< Nissan Leaf vem em 2019 — já andamos!

AUTO ESPORTE

POLO VS FIESTA

COMFORTLINE 200 TSI 1.0 TURBO
E TITANIUM PLUS 1.6 ASPIRADO
EM UM PEGA DE 40 ANOS

EDITORA GLOBO 65 ANOS

JANEIRO
VW VIRTUS

FEVEREIRO
FIAT CRONOS

AS MELHORES APOSTAS DE 2018

JULHO
TOYOTA YARIS

OUTUBRO
VW T-CROSS

REVELAMOS OS DETALHES DE 23 LANÇAMENTOS ENTRE SEDÃS, SUVS, HATCHES, ESPORTIVOS E PICAPES QUE CHEGAM NOS PRÓXIMOS MESES

E ESTES NÓS JÁ ACELERAMOS
HONDA CIVIC SI (PRIMEIRO SEMESTRE)
E MERCEDES CLASSE X (2019)

Planos da Hyundai e Caoa Chery | SsangYong volta ao Brasil | Audi SQ5 | Porsche Cayenne Turbo

AGORA A AVENTURA VEM COM VOCÊ.

HYUNDAI CRETA SPORT. O PRÓXIMO PASSO.

Spoiler de teto preto brilhante.

Rodas de liga leve diamantadas de 17".

Bancos de couro e tecido pretos.

Central multimídia blueMedia® com câmera de ré. Ar-condicionado automático digital.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

Imagens meramente ilustrativas. Todos os equipamentos apresentados são itens de série do veículo Hyundai Creta Sport 2.0 (OCN D034 01), ano/modelo 2017/2018. Os bancos possuem partes montagem gráfica. Nenhum animal foi submetido a maus-tratos e/ou atos cruéis. Garantia Hyundai 5 anos. O período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos A Garantia Hyundai 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no Manual de Garantia do veículo disponíveis PROCONVE. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: HyundaiBR

HYUNDAI

de couro sintético de microfibra. A cor do veículo reproduzida neste anúncio pode apresentar variações em relação às cores reais devido ao processo de impressão. A foto da pantera negra é uma
na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro.
no site: www.hyundai.com.br, assim como no Manual do Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores –

SUMÁRIO

DEZEMBRO
2017
EDIÇÃO 631

Reestilizado, Fiesta vai para cima do VW Polo

30

Por aqui, o hatch da Ford ainda não mudou de geração, mas recebeu um banho de loja para enfrentar o recém-lançado rival da Volkswagen – que está em sintonia com o modelo europeu. Se o "corpo" continua praticamente igual desde 2011, quando chegou ao Brasil, ao menos o Fiesta ganhou novos itens de série. Agora, cabe à versão intermediária do Polo enfrentar o concorrente topo de linha!

Toyota C-HR e Chery da Caoa

22

Enquanto o SUV japonês flerta com o Brasil, entenda o que muda para os clientes da marca chinesa

Variável inesperada

50

Primeira picape média da Mercedes, a Classe X deverá surpreender (para o bem e para o mal)

Peças remanu... o quê?

82

Mais baratas e ecologicamente corretas, vale a pena comprar peças manufaturadas para o carro?

Carro com prazo de validade

86

Baterias quase sem garantia e no fim da vida útil, o Fusion Hybrid levanta dúvidas dos eletrificados

VOCÊ DIZ
06 Carta ao leitor
07 Expediente

IGNIÇÃO
10 Lamborghini do futuro
14 Entrevistamos James May
14 Para ver, ler, ouvir e jogar
18 BMW X2 e Central Eletrônica
20 Nova Kawasaki Z900 RS

ÁREA RESTRITA
22 Toyota C-HR e Chery da Caoa
26 Novo Hyundai HB20 e mais

TESTAMOS
27 Chevrolet Equinox Premier
30 VW Polo x Ford Fiesta
36 Fiat Strada Hard Working CD
37 2018: o que vem por aí
50 Mercedes-Benz Classe X
56 Honda Civic SI
60 Novo Nissan Leaf
62 Hyundai Ioniq Electric
64 Nissan Frontier SE
66 Porsche Cayenne Turbo
70 Chevrolet Tracker Premier
72 Toyota Hilux SR Challenge
74 Audi SQ5
76 SsangYong Tivoli
78 SsangYong Actyon Sports
79 Creta Sport x Civic Sport

TENDÊNCIAS
80 Adeus, carros a combustão

SERVIÇO
82 Peças remanufaturadas
84 Usado boa compra
85 Oficina Autoesporte

MERCADO
86 Meu Fusion Hybrid envelheceu
88 Os mais vendidos
89 Vendas por categoria
90 Um ano de Jeep Compass
91 Tabela de preços

CARRO VOADOR
98 O amor que tu me tinhas

m.hankooktire.com/br

Hankook PNEUS

Imagens meramente ilustrativas.

estaçãobrasil rid

JÁ ESTÁ NO AR. PROMOÇÃO

GOLAÇO HANKOOK

É VOCÊ COM O MANTO SAGRADO DO CAMPEÃO.

Compre 4 pneus Hankook e concorra a **60 camisas oficiais** do Real Madrid. **60 chances** para você ganhar.

www.**minha**camisa**do**real**madrid**.com.br

Patrocinador Global | Realmadrid

Hankook Tire do Brasil Ltda.
Rua George Ohm, 230, conjs. 83/84 - Brooklin - CEP 04576-020
São Paulo - SP - Brasil Tel.(11) 3045-2119

facebook.com/hankooktire.global

Cinto de segurança pode salvar vidas.

LOJAS CREDENCIADAS: SUDESTE • SP • São Paulo: Moretto Pneus - Tel. (11) 5506-9054 | Katrakar Pneus - Tel. (11) 2783-6953 | Johnny Car - Tel. (11) 3798-5090 | **Santo André:** Quatro Rodas e Pneus - Tel. (11) 4319-4609 | **Araraquara:** Estradão Auto Center - Tel. (16) 3333-6000 | **São Joaquim da Barra:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3811-1515 | **Ituverava:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3839-6008 | **São Carlos:** Monobloco - Tel. (16) 3368-9411 • **ES • Vitória:** Ambra - Tel. (27) 3376-7612 | **Linhares:** Ambra - Tel. (27) 2123-5051 • **CENTRO-OESTE • DF • Brasília:** Cacau Auto Center - Tel. (61) 3561-4555 | Mult-Rodas - Tel. (61) 3361-1488 | **Gama:** Gama Auto Center - Tel. (61) 3585-3454 | **Taguatinga:** FR Auto Centro - Tel. (61) 3354-7345 | **Ceilândia:** Gallegu Rodas - Tel. (61) 3372-8745 • **GO • Goiânia:** Alternativa Pneus - Tel. (62) 3286-1300 | Ativa Pneus I - Tel. (62) 3093-4550 | Ativa Pneus HM - Tel. (62) 3093-4550 | SuperTec - Tel. (62) 3932-8900 | Mutirão Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | **Aparecida de Goiânia:** My Car Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | **Caldas Novas:** Auto Box - Tel. (64) 3455-4848 | **Anápolis:** Pneus Grand - Tel. (62) 3321-2990 | **Rialma:** Messias Pneus - Tel. (62) 3397-1288 | **Rio Verde:** Abobrão Pneus - Tel. (64) 3623-1820 | **Inhumas:** Total Pneus - Tel. (62) 3514-4567 | **Jataí:** Village Auto Center - Tel. (64) 3632-6277 | Village Auto Center II - Tel. (64) 3632-6255 | **São Luís dos Montes Belos:** Central Pneus II - Tel. (64) 3671-3404 • **MT • Mirassol D´Oeste:** Pneus Roma - Tel. (65) 3241-1270 | **Água Boa:** Conieder Centro Automotivo - Tel. (66) 3468-1207 | **Rondonópolis:** Auto Peças Xingu - Tel. (66) 3426-7666 | **Cuiabá:** Taiti Pneus - Tel. (65) 3618-6000 • **SUL • SC • Turvo:** Pneutur - Tel. (48) 3525-0900 | **Araranguá:** Pneutur - Tel. (48) 3524-1256 | **Criciúma:** Pneutur - Tel. (48) 3439-9787 | Scorpion Pneus - Tel. (48) 3442-9350 | **Tubarão:** Pedrinho - Tel. (48) 3628-1118 | Pneutur - Tel. (48) 3632-8896 | **Sombrio:** Pneutur - Tel. (48) 3533-1862 | **São José:** Genesis Pneus - Tel. (48) 3028-8018 | **Joinville:** JS Pneus - Tel. (47) 3278-9305 | JS Pneus II - Tel. (47) 3278-9307 | **Concórdia:** ALC Manutenção de Veículo - Tel. (49) 3442-2120 • **PR • Curitiba:** Roddar Pneus - Tel. (41) 3363-0304 | Auto da XV - Tel. (41) 3263-4185 | Auto Center Curitiba - Tel. (41) 3277-5900 | Tac Truck Auto Center - Tel. (41) 3349-4422 | Personal Centro Automotivo - Tel. (41) 3538-4707 e (41) 3264-4709 | **Campina Grande do Sul:** Casa das Baterias - Tel. (41) 3679-4294 | **Guarapuava:** Fort-Car Pneus - Tel. (42) 3035-4681 | **São José dos Pinhais:** Grid Auto Center - Tel. (41) 3282-0448 • **RS • Três Passos:** Boz Auto Center - Tel. (55) 3522-1707 | **Carlos Barbosa:** A7 Pneus Centro Automotivo - Tel. (54) 98163-1444 | **Taquara:** D'Carros - Tel. (51) 3542-1940 | **Caxias do Sul:** Bonattec Rodas e Pneus - Tel. (54) 3223-3244 | Bonatto Pneus - Tel. (54) 3221-3800 | **Porto Alegre:** Crestani Pneus e Rodas - Tel. (51) 3516-1961 | **Erechim:** Autokadi Auto Center - Tel. (54) 99192-1437 | **Novo Hamburgo:** Edu Pneus - Tel. (51) 3035-3322 • **NORTE • TO • Palmas:** West Pneus - Tel. (63) 3214-1737 • **AM • Manaus:** Jô Pneus - Tel. (92) 3303-3777 | TRZ Auto Center - Tel. (92) 3675-4624 • **RR • Boa Vista:** Jo Pneus - Tel. (95) 3623-0820 • **RO • Vilhena:** Rover Pneus - Tel. (69) 3322-3090 | **Arquimedes:** Vip Pneus - Tel. (69) 3536-4545 | **Cerejeiras:** Imaral Pneus - Tel. (69) 3342-2774 • **NORDESTE • MA • Imperatriz:** Pneus Estrela - Tel. (99) 3524-2797 • **PE • Caruaru:** Planet Pneus - Tel. (81) 3046-4026 • **BA • Lauro de Freitas:** Konticar - Tel. (71) 3255-6400 | **Salvador:** Konticar - Tel. 0800 738 4824 | **Feira de Santana:** Konticar - Tel. (71) 3255-6400

Promoção válida de 15/10/2017 a 31/12/2017 na compra de 4 pneus Hankook aro 17 ou superiores nas lojas participantes. Consulte o regulamento no site. Certificado de Autorização CAIXA nº 1-1956/2017.

O Velho Oeste e o futuro próximo

Em uma das tramas mais comuns nos clássicos filmes de faroeste, dois antagonistas seguem caminhos diferentes para uma cidade, onde chegam em locais e momentos distintos. Não se veem de imediato, mas o conflito anunciado é iminente, até o confronto aberto, onde os dois oponentes vão duelar.

É mais ou menos o que vem ocorrendo nos últimos meses, em que o mercado aguarda a chegada quase simultânea de Virtus e Cronos, as versões sedã de VW Polo e Fiat Argo. Não é ainda aquele confronto final, em que os dois pistoleiros ficam frente à frente numa rua empoeirada. Afinal, os carros ainda sequer chegaram às lojas. Mas é uma antecipação de um pega que deve movimentar um setor algo esquecido do mercado.

BASTIDORES

Interessante saber que o Virtus foi apresentado à imprensa especializada – em lançamento global –, na véspera da transmissão da edição impressa para a gráfica. Horas depois, tivemos acesso às primeiras imagens do Cronos, com publicação condicionada à chegada da revista às bancas e da versão digital ao aplicativo de **Autoesporte**. Dá trabalho elaborar tanto conteúdo e fazer a capa nos últimos dois dias – e havia um feriado no meio da semana, dessa vez, não para nós. Mas é compensador poder fazer uma publicação chegar bem quente às mãos de nossos leitores.

A apresentação dos novos sedãs faz parte também de uma prévia que preparamos como um sobrevoo de 2018, ano em que chegam ao mercado ao menos outros dois modelos inéditos. Hatches, picapes, esportivos, híbridos e até elétricos vêm por aí, e alguns deles nossa equipe já até acelerou, e antecipa o que se pode esperar dos futuros lançamentos.

Olhando um tanto mais adiante de 2018 e 2019 – bem mais à frente –, avaliamos dois modelos elétricos. Eles estão se tornando mais frequentes em **Autoesporte**, e devem ampliar sua presença nas ruas rapidamente, o que justifica abrimos espaço, mais uma vez, para falar das cidades que estão anunciando o fim da circulação de veículos a combustão interna.

Fique com **Autoesporte** para acompanhar as novidades de agora, e as mudanças da mobilidade por conta das grandes transformações que vêm por aí.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO

A REVISTA AUTOESPORTE
é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.

ANUALMENTE AUTOESPORTE
aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.

OS TESTES DE AUTOESPORTE
são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

NOSSOS TESTES

Autoesporte planeja seus testes e avaliações atendendo exclusivamente ao interesse dos leitores. Os carros são selecionados seguindo critérios exclusivamente editoriais, e testados dentro dos limites da legislação em pistas destinadas a esse fim. Como é praxe no setor, contamos com unidades de frotas das montadoras e importadores para serem testados. Podemos aceitar convites para eventos nacionais e internacionais quando essa é a única alternativa de acesso à avaliação de um carro que tenha relevância editorial.

NOSSOS PARCEIROS EDITORIAIS
Você encontra material produzido pela equipe de **Autoesporte** nos jornais:

O GLOBO
Caderno Carro Etc

EXTRA
Caderno Motor Extra

Valor Econômico

EXPEDIENTE

Quem faz a Autoesporte

DIRETOR GERAL:
Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA:
Luciano Touguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE:
Virginia Any
DIRETOR EDITORIAL:
Fernando Luna

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: Ricardo Cianciaruso
DIRETOR DE REDAÇÃO: Marcus Vinicius Gasques
EDITORES MULTIPLATAFORMA: Alberto Cataldi, Diogo de Oliveira e Julio Cabral
REPÓRTERES: Gabriel Aguiar, Guilherme B. Muniz, Michelle Ferreira e Tereza Consiglio
DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: Gustavo M. Maffei
ESTAGIÁRIA: Amanda Oliveira
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: Bruno Andrade
COLABORADORES: Alexandre Izo, Anselmo Cheré, Leonardo Sposito, Paola Hiroki e Renato Aspromonte.

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETORA DE ARTE: Cristiane Monteiro
DESIGNERS: Alexandre Zanarda, Clayton Rodrigues, Felipe Hideki Yatabe, Marcelo Massao Serikaku e Verúcio Ferraz

MERCADO ANUNCIANTE
SEGMENTOS — Tecnologia, TI, Telecom, Eletroeletrônicos, Comércio e Varejo
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Ciro Horta Hashimoto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Christian Lopes Hamburg, Cristiane de Barros Paggi Succi, Jessica de Carvalho Dias e Roberto Loz Junior.

SEGMENTOS — Bens De Consumo, Alimentos e Bebidas, Moda e Beleza, Arquitetura e Decoração
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Selma Souto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Eliana Lima Fagundes, Fátima Regina Ottaviani, Giovanna Sellan Perez, Paula Santos Silva, Selma Teixeira da Costa e Soraya Mazerino Sobral.

SEGMENTOS — Mobilidade, Serviços Públicos e Sociais, Agro Negócios, Indústria, Saúde, Educação, Turismo, Cultura, Lazer, Esporte
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Siniscalco; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Cristiane Soares Nogueira, Diego Fabiano, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina Pepe;
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Dominique Pietroni de Freitas e Lilian de Marche Noffs

SEGMENTOS — Financeiro, Imobiliário
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Ana Silvia Costa e Milton Luiz Abrantes

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes Pereira; ***GERENTE MULTIPLATAFORMA:*** Larissa Ortiz

RIO DE JANEIRO
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon; ***EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:*** Daniela Nunes Lopes Chahim, Juliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos

BRASÍLIA
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Barbara Costa Freitas Silva;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Jorge Bicalho Felix Junior

OPEC OFF LINE: Bruno Granja, Carlos Roberto de Sá e Douglas Costa
OPEC ONLINE: Danilo Ponzarini, Higor Daniel Chabes e Rodrigo Pecoschi

EGCN
CONSULTORA DE MARCAS: Olivia Cipolla Bolonha

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL: Tiago Joaquim Afonso
G.LAB: Caio Henrique Caprioli, Lucas Fernandes;
EVENTOS: Daniela Valente;
PORTFÓLIO E MERCADO: Rodrigo Giroda Andrade
PROJETOS ESPECIAIS: Luiz Claudio dos Santos Faria, Guilherme Iegawa

AUDIÊNCIA
DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR: Cristiano Augusto Soares Santos;
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Ednei Zampese;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Roccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

ESTRATÉGIA DIGITAL
COORDENADOR: Santiago Carrilho;
DESENVOLVEDORES: Alexsandro Macedo, Fabio Marciano, Fernando Raatz, Fred Campos, Leandro Paixão, Marden Pasinato, Marvin Medeiros, Murilo Amendola e William Antunes

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL
GERENTE: Silvia Balieiro

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar donos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto sobre a vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm como objetivo ainda entreter e apoiar os leitores em suas decidões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio.
Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. No interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas, e apuramos dados junto a concessionários e fornecedores, entre outras fontes.
Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado.
Autoesporte cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas sejam ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga.
Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas.
Autoesporte consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores.
Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3316-9584

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido através do jornaleiro ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
revistaautoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCAST
Central Eletrônica

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
segunda-feira, às 15h40
domingos, às 11h50

RÁDIO GLOBO
quarta-feira, às 17h30

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. - AV.9 DE JULHO, 5229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA., Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tamboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

NOVA NISSAN FRONTIER.

É MAIS QUE FORÇA.

O seu caminho acaba de ganhar um design totalmente renovado, mais eficiência com o motor 2.3 l Bi-Turbo Diesel, tecnologia com o Nissan Multi-App, o painel de instrumentos em HD e o controle de partida em rampa e descida, que faz você chegar a qualquer lugar. Por isso nada é mais forte do que você e uma Nissan Frontier juntos.

Força | Tecnologia | Tradição

NISSAN FRONTIER LE 4X4
AGORA COM TAXA ZERO[1]

100% DA TABELA FIPE NO SEU USADO[2]

A picape mais premiada de 2017

Chassi reforçado duplo C

Suspensão Multilink

Controle de descida (HDC)

Sistema de partida em rampa (HSA)

ELEITO PELA CAR MAGAZINE
car AWARDS BRASIL 2018
MELHOR PICK-UP

Acesse **nissan.com.br/frontier**
ou procure a Nissan nas redes sociais.

/nissanbrasil | @Nissan_Oficial | Nissan_Brasil | YouTube /nissanoficial

NISSAN

Innovation
that excites

FAÇA UM TEST DRIVE.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

IRAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor), através do Banco RCI Brasil S.A. (CNPJ/MF nº 62.307.848/0001-15). Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. Condições válidas para pessoa física, exceto para aquisição na modalidade vendas diretas (exemplo: taxistas, produtores rurais e portadores de deficiência que optarem por descontos e benefícios exclusivos), até 31/12/2017. O veículo anunciado possui pintura sólida. Frete incluso. 1 – Oferta válida até 31/12/2017 ou enquanto durar o estoque de 50 unidades da Nissan Frontier LE 4x4 2017/2017. Preço à vista de R$ 155.900 ou nas seguintes condições: 83% de entrada (R$ 129.397) + saldo financiado em 12 meses, com parcelas fixas de R$ 2.318,86. Taxa de juros de 0% a.m. (0% a.a.). Tarifa de cadastro de R$ 648 + despesas com registro de contrato no valor de R$ 120,03 referentes ao Estado de São Paulo (variando conforme o Estado) + impostos (IOF) de R$ 539,60. Custo efetivo total de 0,76% a.m. (9,48% a.a.). Valor total de R$ 157.223,27. 2 – Oferta válida até 31/12/2017, somente para a troca por uma Nissan Frontier LE 4x4 2017, respeitadas as seguintes condições para o usado: Nissan importado, diretamente pela Nissan do Brasil, ou fabricado no país, ou qualquer outro veículo fabricado no Brasil; apenas para veículos ano/modelo 2015 a 2017, com valor máximo do veículo usado de R$ 70.000 (tabela vigente da Fipe); quilometragem máxima de 12.000 km/ano; todas as revisões de fábrica realizadas na concessionária credenciada da respectiva marca; documentação do veículo livre de quaisquer ônus e/ou pendências; veículo em bom estado de conservação e sem avarias que depreciem seu valor; o CPF/CNPJ do proprietário do veículo usado deve ser obrigatoriamente o mesmo do comprador do veículo novo. Essa condição não é válida para a troca de veículos usados de frota, táxis, locadoras, leilões, seguradoras e veículos recuperados de seguradora, tampouco para aquisição na modalidade vendas diretas ou para veículos que possuam instalação do kit de gás. Mais informações no site www.nissan.com.br ou pelo SAC Nissan (0800 011 1090).

AJUDA DOS UNIVERSITÁRIOS

MARCA ITALIANA FEZ PARCERIA COM O MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY (MIT) PARA DESENHAR O LAMBORGHINI TERZO MILLENNIO CONCEPT

A Lamborghini projetou o Terzo Millennio Concept em conjunto com o famoso Massachusetts Institute of Technology (MIT). Dois laboratórios do instituto participaram do projeto, custeado pela Lamborghini, e focaram em materiais inovadores e no desenvolvimento de novos sistemas de armazenamento de energia.

São os pontos em que o Terzo Millenio mais se destaca. Além de belíssima, a carroceria serve como armazenador de energia. A estrutura é capaz de detectar fissuras e pequenas rachaduras e consertar tais danos sozinha graças ao uso de microdutos pelos quais passam as substâncias reparadoras. Mais terceiro milênio, impossível.

O objetivo de se destacar como o mais rápido possível continuará a ser o mais importante, e o Lamborghini dá uma mãozinha nisso. Se você for correr em um circuito como Ímola, pode deixar o piloto virtual fazer algumas voltas. O tempo e trajetória dele aparecerá no virtual cockpit enquanto você tenta alcançá-lo, como se fosse a função ghost (fantasma) dos simuladores de corrida. O Terzo Millennio é coisa de videogame mesmo.

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

CARROCERIA E ESTRUTURA DO TERZO MILLENNIO *são feitas de fibra de carbono e podem armazenar a energia do carro, além de serem capazes de se reparar sozinhas*

DIVULGAÇÃO

4

É O NÚMERO DE MOTORES

São quatro motores elétricos, cada um instalado em uma roda. Ao dosar a força enviada para eles, é possível fechar trajetórias e estabilizar o superesportivo em fração de segundo.

Capacitores

No lugar de baterias convencionais, o Terzo Millennio utiliza supercapacitores. Eles ocupam o tempo de vida do carro. Os capacitores podem ser construídos em forma de filme, o que permite instalá-los na própria estrutura e carroceria do carro.

Aerodinâmica

A aerodinâmica ativa permite canalizar o ar que percorre as laterais e usá-lo para diferentes funções, seja para refrigerar os freios ou para gerar mais efeito-solo, capaz de pregar o Terzo Millennio ao solo sem o uso de um enorme aerofólio.

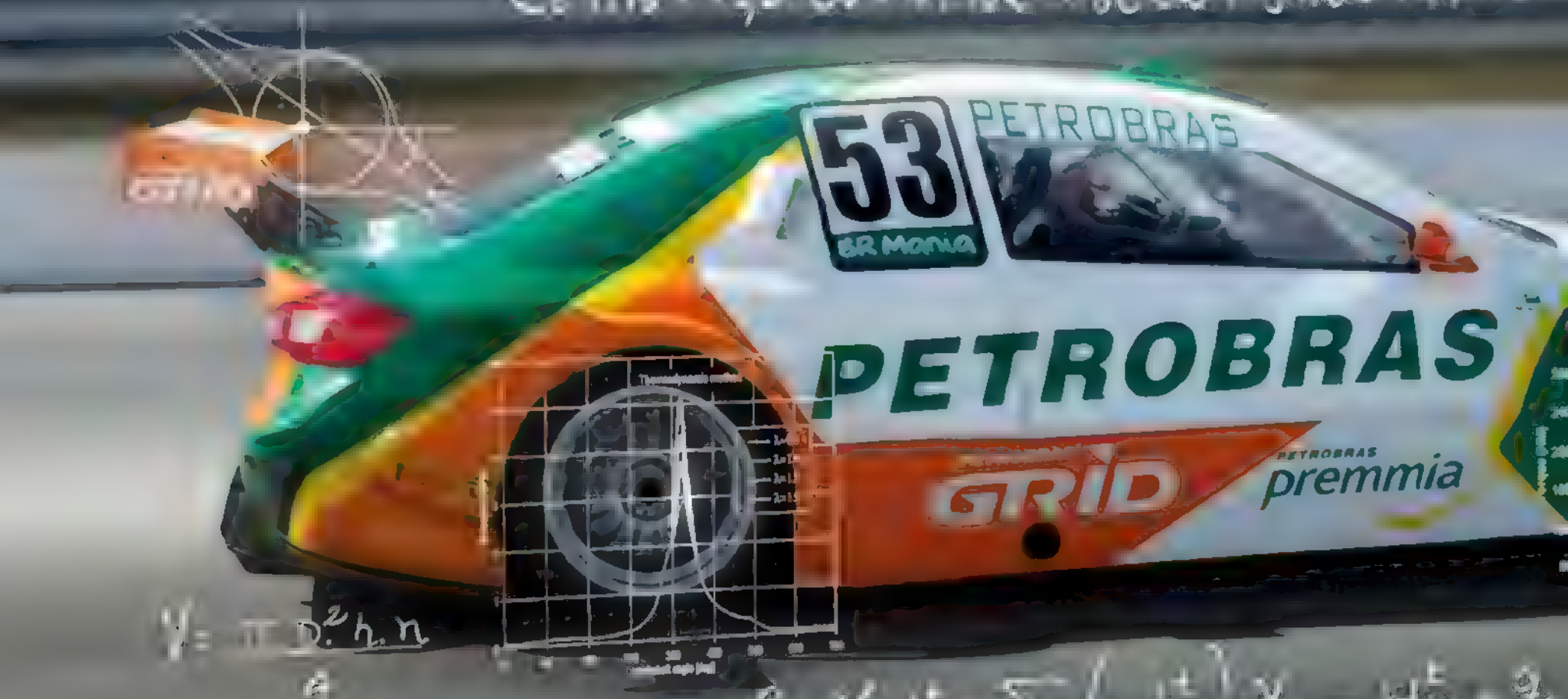
Fornecedora oficial de

STOCK CAR

$$C_8H_{18} + 12{,}5\,O_2 + 47\,N_2 \rightarrow 8CO_2 + 9H_2O + 47\,N_2$$

$$C_2H_6O + 3O_2 + 11{,}3\,N_2 \rightarrow 2CO_2 + 3H_2O + 13N_2$$

$$C_8H_{18} + 12{,}5\,O_2 + 47\,N_2 \rightarrow 8CO_2 + 9H_2O + 47\,N_2$$



$$V = \pi \cdot D^2 \cdot h \cdot n$$

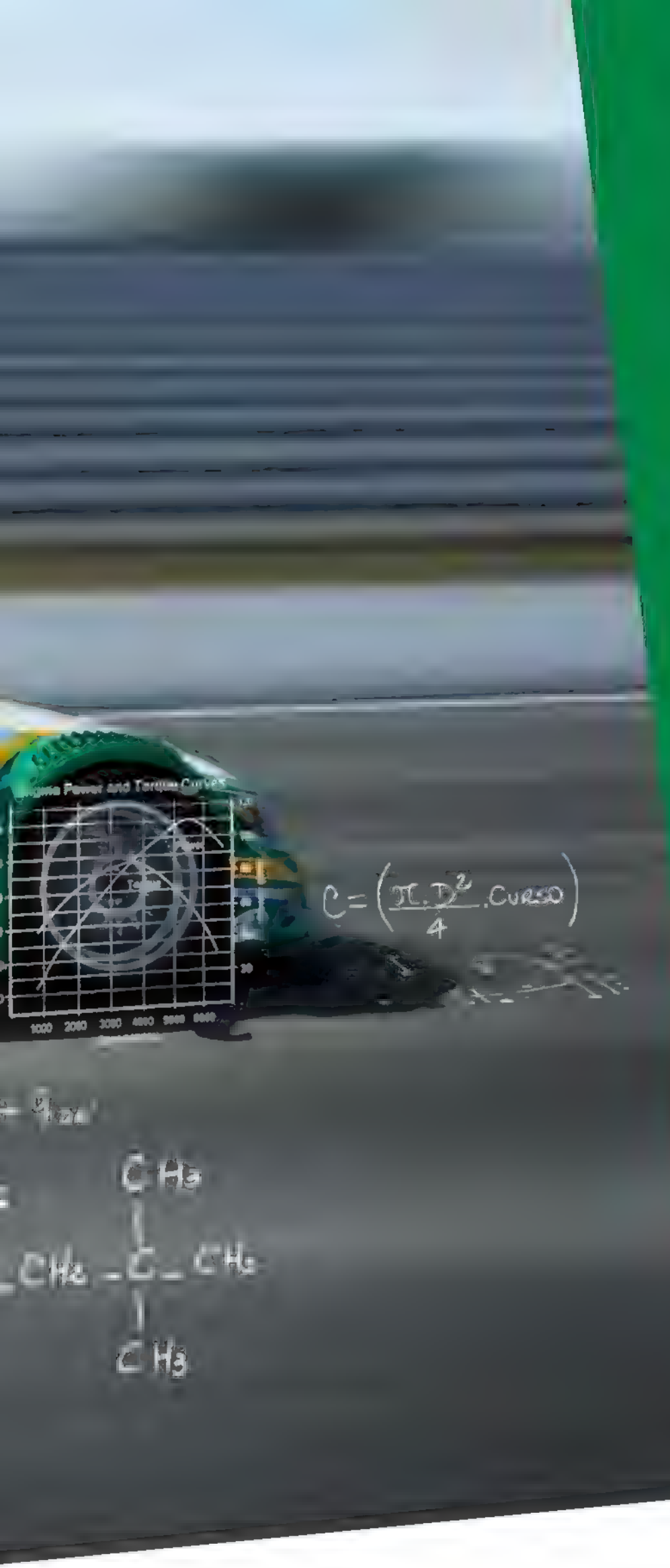
$$\dot{C}_{vg} V_g t^{t} = \sum_{i=1}^{n} \left(c_i \, t^{t} \right)_i V_i = H_{in}^{t} - q_c$$

$$H_3C-(CH_2)_{14}-CH_3 \xrightarrow{\Delta,\ Al_2O_3,\ Cr_2O_3} C_8H_{16} + C_8H_{\cdots}$$

$$H_3C-(CH_2)_4-CH_3 \xrightarrow{Al_2O_3,\ Cr_2O_3} H_3C-\underset{\displaystyle CH_3}{\underset{|}{CH}}-\cdots$$

$$H_3C-(CH_2)_2-CH_3 \xrightarrow{Al_2O_3,\ Cr_2O_3} CH_3 + H_2 \quad CH_3$$

petrobras.com.br/naspistas



SABE O QUE MOVE UM CARRO? MUITO CONHECIMENTO.

SIM, CONHECIMENTO.
AQUELE MESMO QUE
FAZ A DIFERENÇA ENTRE
AVANÇAR OU PARAR,
FAZER OU FICAR SÓ NO TENTAR.
CONHECIMENTO É A ENERGIA
QUE MOVE O MUNDO,
A TECNOLOGIA E A PETROBRAS.

vamos
¡nvEntaR?

Uma jornada pelo conhecimento.

PETROBRAS

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA

BRASIL GOVERNO FEDERAL

PARA VER

A segunda temporada de *The Grand Tour* será transmitida a partir de 8 de dezembro pelo Amazon Prime Video.

A NOVA TEMPORADA DA SÉRIE AUTOMOTIVA ESTREARÁ AINDA ESTE ANO NA AMAZON PRIME VIDEO

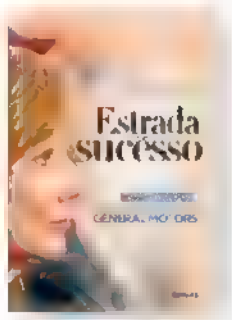
Que o trio inseparável de apresentadores do *The Grand Tour* da Amazon faz loucuras com qualquer tipo de veículo, a gente já sabia desde a época em que eles estavam no *Top Gear*, mas os detalhes da segunda temporada ainda estavam em segredo. Para sabermos mais, batemos um papo com o James May. "Eu encontrei um peixe no meu carro. Não posso falar por que ou como, mas vocês vão entender quando assistirem", adiantou May à **Autoesporte**. Mercedes AMG-GT R, McLaren 720S, Bugatti Chiron, Lamborghini Aventador S, Honda NSX, além de um avião monomotor e carros conceituais estão na lista de modelos testados nos novos episódios. May, Jeremy Clarkson e Richard Hammond viajaram para cinco continentes, mas, infelizmente, (ainda) não vieram para o Brasil. "Eu tenho uma enorme lista na minha parede com os lugares que gostaríamos de visitar nas próximas temporadas e o Brasil está nela", garante. Se a visita for confirmada, ele já até sabe qual carro nacional quer conhecer: "Eu gostaria de dirigir um Fiat Mobi e ir a festas. Vejo vocês lá?". Vai entender...

PARA JOGAR

NEED FOR SPEED PAYBACK – R$ 211

Neste ano, as estrelas se alinharam e todas as maiores franquias de carro dos games lançaram novos títulos. No fim da fila, vem o novo capítulo da série NFS, sempre prezando pelo clima cinematográfico e a falta de preocupação com o realismo. No jogo, você vive um piloto especializado em roubo de carros atrás de vingança, ao volante de modelos atuais e clássicos que vão até a década de 1950.

PARA LER



ESTRADA PARA O SUCESSO
DE LAURA COLBY

Editora Benvirá, 264 páginas
R$ 39,90

O livro narra a carreira de Mary Barra, CEO da GM que assumiu o comando da empresa durante sua maior crise na história. Funcionária da montadora desde os 18 anos, a executiva mostrou talento ao navegar pelos mais diversas áreas, da comunicação aos recursos humanos. Currículo mais que aprovado para colocá-la na responsabilidade de renovar a marca.

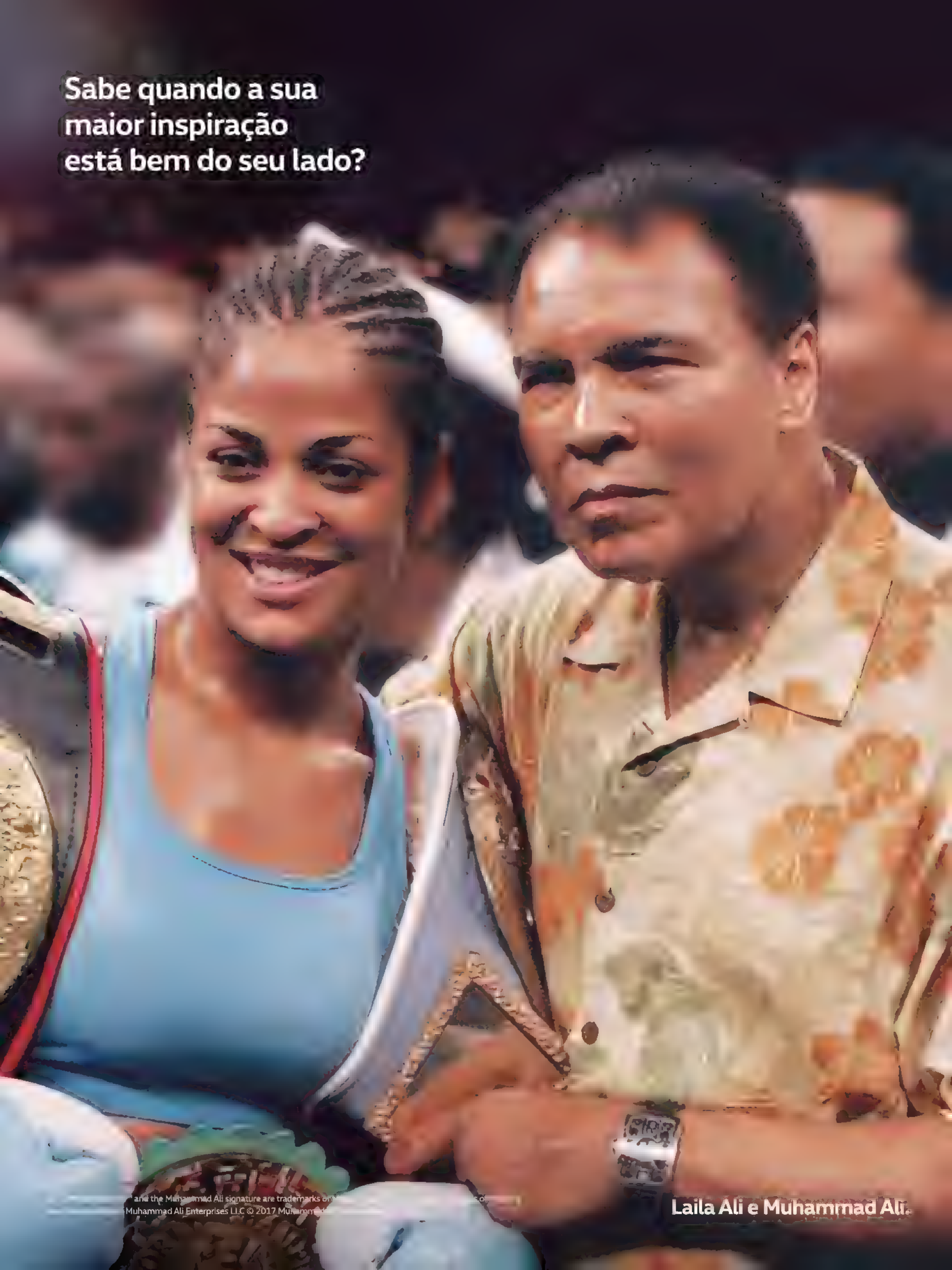
PARA OUVIR

CARRY FIRE
DE ROBERT PLANT

Os anos de loucura e rock pesado ficaram bem para trás na carreira do ex-vocalista do Led Zeppelin. Nesse novo disco (seu 11º solo), o cantor refina ainda mais o estilo minimalista e espiritual que tem lapidado nos últimos três albuns. O resultado é uma coleção de músicas de sonoridade ampla de toques tribais, lideradas pela inconfundível voz de Plant. Perfeito para ouvir em longas viagens.

DIVULGAÇÃO

Sabe quando a sua
maior inspiração
está bem do seu lado?



and the Muhammad Ali signature are trademarks of
Muhammad Ali Enterprises LLC © 2017 Muhammad

Laila Ali e Muhammad Ali.

A gente também sabe.

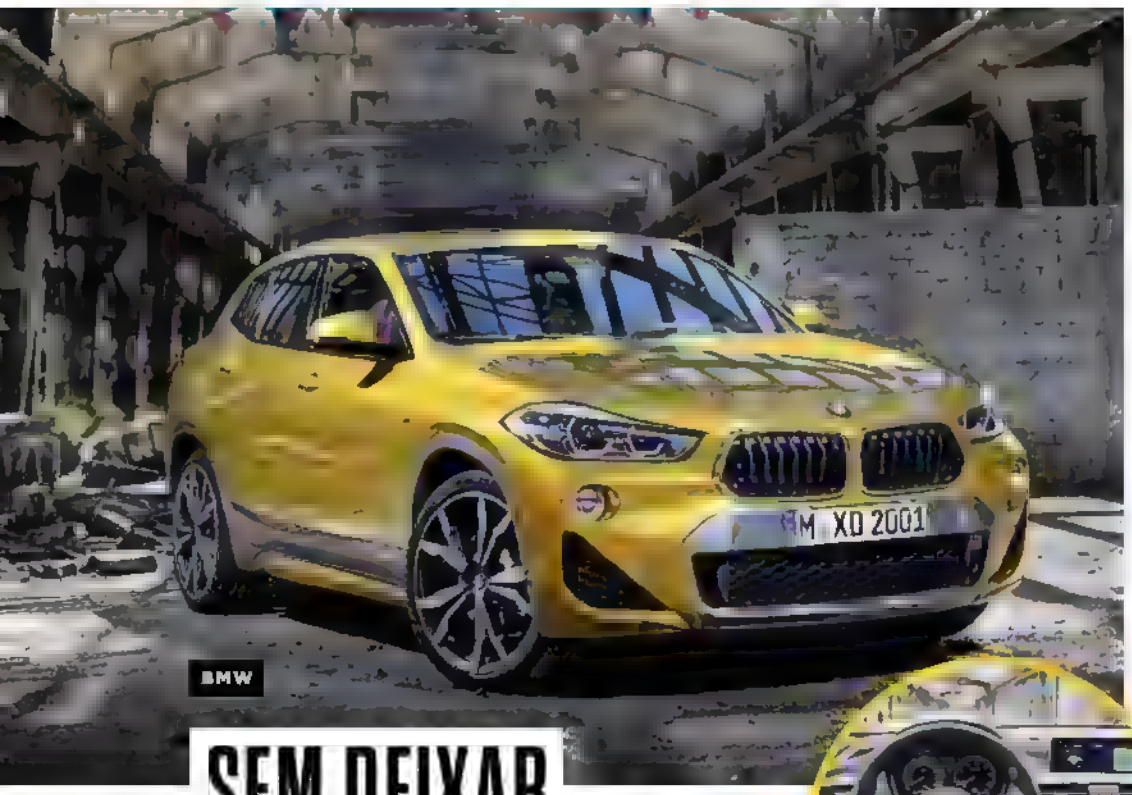
NOVO

POLO

Mas pode chamar de mini Golf.

vw.com.br/novopolo

LATIN NCAP
TSI
Motor 200TSI
Painel digital
Active Info Display
Transmissão
automática de
6 velocidades
Sistema Infotainment
integrado
Volkswagen



SEM DEIXAR NENHUM ESPAÇO

BMW LANÇA NOVO SUV X2, QUE TERÁ VENDAS NO BRASIL JÁ EM 2018

Parecia improvável que a BMW conseguiria criar um carro para ocupar o espaço entre o X1 e o X3. Mas aconteceu e o resultado não poderia ser melhor. Com visual bem esportivo e toques arrojados, o SUV médio chega à Europa no começo do ano que vem e suas vendas no Brasil são esperadas para o segundo semestre de 2018. Por lá, o modelo contará com três configurações: a padrão, sem apliques; a X2 M Sport com detalhes pretos na saia lateral e no para-choque dianteiro, além de rodas maiores; e a M Sport X, com detalhes em cinza. O revestimento da cabine também varia de acordo com a versão escolhida.

Por aqui, o BMW será vendido com motor 2.0 quatro cilindros turbo de 192 cv e transmissão automática de sete velocidades. O motor é o mesmo que já é oferecido no X1 no nosso mercado. A tração integral será item de série apenas no X2 diesel na Europa, mas se o carro seguir os passos do primo X1 no nosso mercado, ele deverá ser 4x4 nas versões xDrive. Os preços ainda não foram definidos.

ARROJADO, MAS AINDA ASSIM UM SUV

A BMW criou o X2 como uma opção mais esportiva, mas não chegou ao extremo dos X4 e X6. O novo crossover investiu em pontos apreciados pelos proprietários de SUVs, exemplos da posição de dirigir mais elevada e do porta-malas de bom volume (450 litros). O X2 também aposta em acabamento requintado em comparação ao X1.

CENTRAL ELETRÔNICA

TESTE DE FOGO

A GM e a Cruise Automation realizarão o primeiro teste com autônomos em Nova York no início de 2018. A notícia foi dada pelo governador do estado, Andrew Cuomo. Conhecido pelo seu denso fluxo de veículos, o distrito de Manhattan foi escolhido para a realização dos testes, que serão feitos com um Chevrolet Bolt adaptado, sempre com um engenheiro no banco do motorista.

VITÓRIA DA UBER

Após ter sua licença para operar em Londres revogada, a Uber obteve uma vitória no Brasil. Com forte lobby, a empresa conseguiu a aprovação no Senado de uma versão mais branda da lei que regulamenta a operação de empresas de transporte por aplicativo no país. Antes, seria exigido placa vermelha e que o motorista fosse dono do carro utilizado. Após forte pressão, a versão aprovada não traz esses pontos.

NADA AUTOMÁTICO

A Ford inovou ao criar um. . freio de mão? Desenvolvido pela divisão de performance da marca para o novo Focus RS com consultoria de Ken Block, o Drift Stick é uma alavanca conectada ao freio eletrônico que trava o eixo traseiro do hatch para fazer drift. Tudo isso sem abrir mão da tecnologia já embarcada no modelo, com direito até a download dos números de desempenho.

Ouça o podcast Central Eletrônica em www.soundcloud.com/autoesporte

DIVULGAÇÃO

A promoção

Vá + longe com ÉPOCA

ESTÁ DE VOLTA

Agora você tem **mais chances de ganhar!**

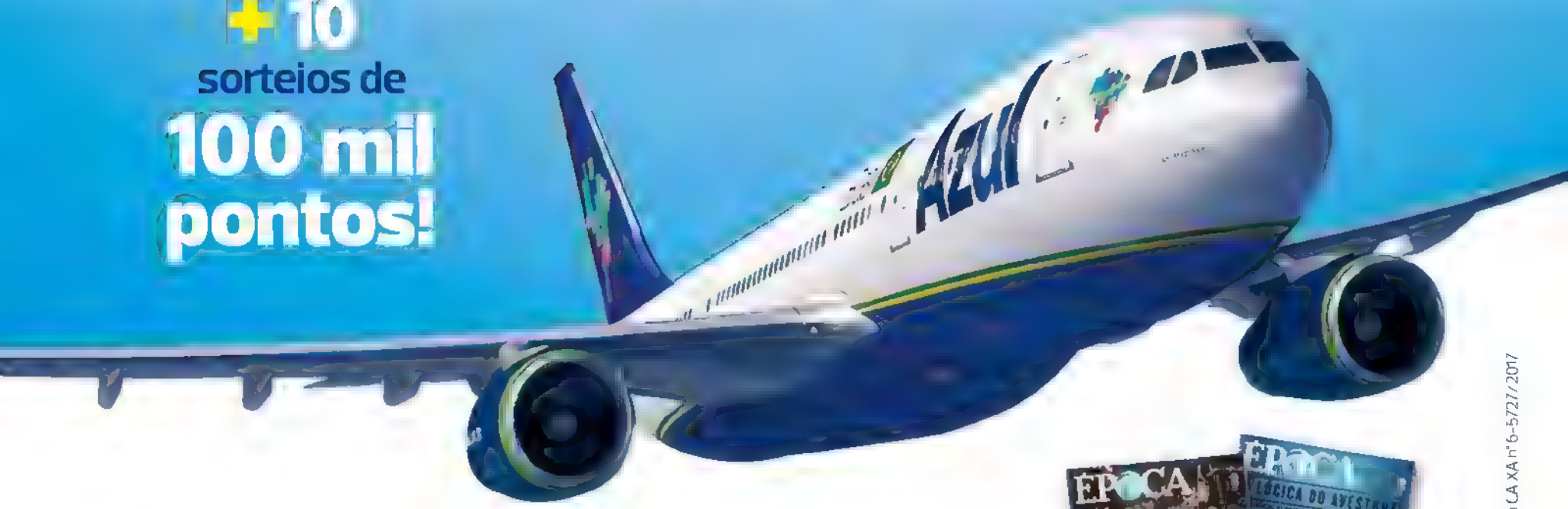
Concorra a

1 milhão

Vale até
200 trechos domésticos*

TudoAzul

+10
sorteios de
100 mil pontos!



Saiba como em

vacomepoca.com.br

e comece a planejar a sua próxima viagem!

Consulte o regulamento no site

ÉPOCA | TudoAzul Programa de Vantagens

Certificado de Autorização CA XA nº 6-5727/2017

*O cálculo da quantidade de passagens que podem ser emitidas considerou emissões com 5.000 pontos. As emissões estão sujeitas à disponibilidade de assentos, regras e restrições específicas no perfil de cada tarifa/ponto. Os pontos não podem ser utilizados para pagamento de impostos e taxas aeroportuárias (taxa de embarque) bem como os gastos habitualmente opcionais, como os serviços extras para passageiros, seguros, hospedagem e despesas pessoais.

MOTO

O FUTURO É RETRÔ

NAKED Z900 RS
DE ALTA CILINDRADA INSPIRADA NAS MOTOS DO SEU PAI

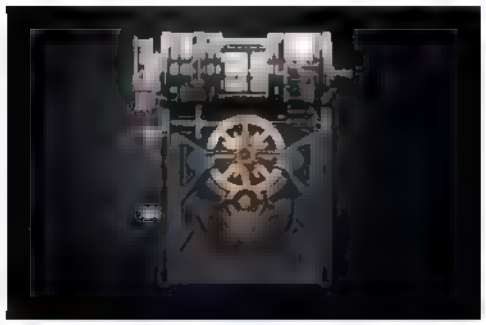
A Kawasaki ficou retrô. E não precisa nem mesmo olhar as fotos do mais novo modelo da marca para perceber isso. A Naked Z900 RS é uma espécie de renascimento da clássica Z1, de 1972, e faz referência até mesmo do nome – RS de Retro Sport. Assim como a Z1, a nova Z900 aposta em um motor quatro cilindros, só que refrigerado a água, embora o visual tenha ranhuras como os antigos propulsores refrigerados a ar Vale tudo para ser retrô, até investir em rodas de liga leve raiadas. No entanto, a tecnologia é de ponta, como bem provam o farol e a lanterna ovais de leds

O quatro em linha é basicamente o mesmo propulsor da Z900, mas com potência menor, são 111 cv contra 125 cv da naked O fabricante mudou o comando de válvulas, adotou um novo volante do motor para favorecer as respostas em baixa e diminuiu a taxa de compressão, a potência máxima passou a ser entregue a 8.500 rpm contra 9 500 rpm da original. O objetivo é dar uma tocada mais linear no dia a dia, no que ajuda o torque de 10 kgfm entregue por inteiro a 6.500 rpm. O câmbio de seis marchas também foi reescalonado, deixando a primeira mais curta e a sexta, mais longa. O peso de 215 kg é médio para a categoria e o tanque de 17 litros deve ser o suficiente para uma autonomia elevada. **(Alberto Cataldi e Julio Cabral)**

RELÓGIO

BUGATTI TYPE 390
MAIS EXCLUSIVO QUE UM CHIRON

Como se as 500 unidades do Chiron não fossem exclusivas o suficiente, a relojoaria Parmigiani Fleurier lançou o Bugatti Type 390, um relógio que terá apenas 20 unidades inspiradas no superesportivo. Tratado como um "bloco de motor no pulso", sua caixa e seu mecanismo foram desenvolvidos do zero, dotados de tecnologia de turbilhão, que compensa os efeitos da gravidade com alta precisão. O Type 390 resiste a até 30,5 m de submersão. Das 20 unidades produzidas, dez serão com caixa de ouro branco e outras dez de ouro rosa. A pulseira é feita de couro de crocodilo e assinada pela Hermès.



PREÇO 295 mil francos suíços (cerca de R$ 960 mil, sem os impostos)

Foi o **BMW Série 3,** em 1992 Na verdade, toda a linha da montadora alemã naquele ano passou a contar com ESC, sigla em inglês para controle eletrônico de estabilidade. A tecnologia evoluiu da combinação de outros sistemas de frenagem e controle que já eram usados nos anos 1980, criados pela fabricante em parceria com os fornecedores Bosch e Continental.

Foi o **Lexus SC 430,** em 2010, nos Estados Unidos. Isso mesmo, há apenas sete anos, o sistema de reprodução por fita magnética deixou de ser introduzido em carros de linha. A tecnologia, inventada pela Philips, teve seu auge nos anos 1980, mas entrou nos anos 2000 oferecida apenas como opcional. Hoje em dia, até CD player está virando raridade..

DIVULGAÇÃO

MUITO MAIS QUE UMA BANCA EM UM ÚNICO APP

GLOBO MAIS, O MELHOR CONTEÚDO EM PRIMEIRA MÃO

EDIÇÕES
Todas as edições das principais publicações do Brasil

FÁCIL DE NAVEGAR
Conteúdo organizado por publicações, temas e colunistas

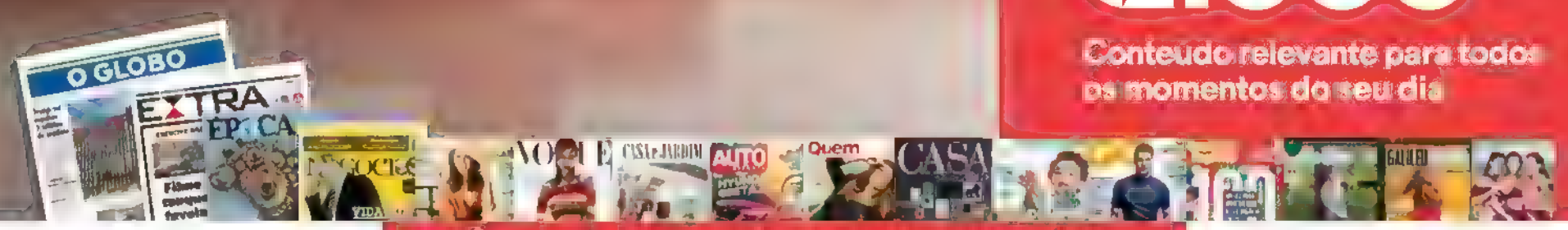
DESTAQUES
Os conteúdos mais relevantes para você, atualizados 24 horas por dia, 7 dias por semana, direto da redação

LEITURA OFF-LINE
Baixe as edições para ler quando e onde quiser

MELHOR EXPERIÊNCIA
Leitura adaptada à sua tela. Você também pode ler no formato clássico de revista ou jornal.

Globo+

Conteúdo relevante para todos os momentos do seu dia



+ de 16 publicações nacionais em um só lugar

Cadastre-se em **globomais.com.br** e experimente **30 dias grátis**

Baixar na App Store · DISPONÍVEL NO Google Play

APRESENTADO POR ESTILO

ESTÁ NA HORA

VERSÃO HÍBRIDA DO C-HR É FLAGRADA EM TESTES POR SÃO PAULO, ACOMPANHADA DO PRIUS FLEX, MAS SERÁ QUE A TOYOTA REALMENTE TRARÁ O SEU TÃO AGUARDADO CROSSOVER?

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

Você já deve ter ouvido falar de novela mexicana. A Toyota vive uma versão japonesa dessas tramas com C-HR. Parte do suspense é alimentado pelos jornalistas automotivos, ansiosos para saber se o crossover de visual ousado virá ou não para o Brasil. A cada evento ou contato com executivos e fontes da marca, a inevitável pergunta se repete: afinal, o C-HR vem ou não vem?

Segundo nossa apuração original, o crossover perdeu a chance de ser produzido por aqui em razão da falta de competitividade. O chefão da Toyota Brasil, América Latina e Caribe, Steve St Ângelo, deixou escapar que o modelo não seria nacional como alguns haviam aventado, mas poderia vir como importado. Depois, o aventado foi diferente: o C-HR viria na versão híbrida e aproveitaria o fato de dividir a mecânica e plataforma (TNGA) com o Prius. Seria um modelo de nicho, acima dos R$ 120 mil e muito distante dos SUVs compactos para ser um concorrente em volume de vendas.

Agora, flagramos o C-HR híbrido nas ruas de São Paulo acompanhado de um projeto já confirmado para o nosso mercado, o Prius híbrido. Não parece apenas um teste de engenharia. A intensificação das baterias parecem apontar que ele pode finalmente chegar ao Brasil em 2018.

JULIO CABRAL E THIAGO TORRES

A cobertura não engana, o C-HR é reconhecido à longas distâncias graças ao estilo

Claro que os planos ainda dependem da confirmação das regras do programa Rota-2030, que promete acenar com incentivos para híbridos e elétricos. Outros fabricantes estão esperando sentados para decidir trazer seus modelos ecológicos, exemplo da Hyundai.

A despeito do design ousado e preço elevado (R$ 126.600), o Prius tem vendido cada vez mais. Imagine só se a Toyota oferecesse o modelo em um utilitário. Por mais que o estilo do C-HR seja igualmente futurista, ele terá chances melhores de ampliar a presença da marca entre os híbridos por estar em um segmento mais promissor.

Quanto à mecânica, o C-HR conta com o mesmo 1.8 aspirado de 98 cv e 14,2 kgfm de torque, associado a um motor elétrico, capaz de gerar 72 cv e 16,6 kgfm. Combinados, ambos geram até 120 cv. Melhor do que a aceleração de zero a 100 km/h estimada em 11 segundos são os números de economia do C-HR. O consumo médio entre cidade e estrada é de 16,9 km/l. Se os híbridos tiverem incentivos como uma faixa de IPI mais barata e foram beneficiados com indulto de licenciamento ou rodízio, será o momento certo do C-HR.

Chery é da Caoa

A Caoa assumiu a operação da Chery no Brasil. O anúncio foi feito em Pequim, durante evento de apresentação global da Chery, mas havia sido antecipado por Mauro Luis Correia, presidente do Grupo Caoa: "Talvez essa nova Caoa Chery que está entrando no mercado seja a maior novidade da indústria automotiva brasileira", afirmou o executivo. Será uma sociedade entre a empresa nacional e o gigante chinês, dividida igualmente entre as duas partes. A Chery foi fundada há 20 anos como fábrica de brinquedos na região de Wuhu e instalou-se como importadora no Brasil em 2009 em parceria com o grupo nacional JLJ. Em agosto de 2014, inaugurou uma linha de montagem em Jacareí (SP), cuja produção vem sendo interrompida intermitentemente nos últimos meses por questões trabalhistas. O grupo JLJ passa a importar carros da sul-coreana SsangYong, que está voltando ao mercado brasileiro. O entusiasmo é alimentado pelos lançamentos da Chery. Ao contrário do Tiggo, uma cópia terrível do Toyota RAV4, o novo Tiggo7 (flagrado por **Autoesporte**) será um projeto mais avançado. A Caoa-Chery não definiu uma data de lançamento precisa do crossover e outros modelos. Diz apenas que será em 2018. **(MARCUS VINICIUS GASQUES).**

APRESENTADO POR TOYOTA

TECNOLOGIA HÍBRIDA A SERVIÇO DO CONFORTO

Design arrojado e alta eficiência são atributos originais do Toyota Prius

Veículo híbrido da Toyota vem equipado, de série, com Head-up Display, assentos dianteiros com sistema de aquecimento e Smart Entry System, com garantia de oito anos para todo seu sistema híbrido

Tecnologia e conforto se unem para dar forma ao Toyota Prius, o veículo híbrido mais vendido no mundo, com mais de 6 milhões de unidades comercializadas desde sua introdução no mercado mundial, em 1997. Seu sucesso é explicado, principalmente, pela lista de itens de série com foco no bem-estar do motorista e dos passageiros. A gama tecnológica presente no Toyota Prius torna a condução um verdadeiro passeio high tech. O conjunto de equipamentos proporciona uma experiência imersiva no que há de mais avançado no setor automobilístico. O primeiro contato com a tecnologia intuitiva do Prius já começa do lado de fora: abertura pelo sistema Smart Entry, configurado para as duas portas dianteiras, faz o destravamento do carro apenas com a aproximação da chave.

Ao entrar no veículo, o motorista dá início a uma jornada de conforto: o assento, revestido de couro, possui regulagem de altura e distância, ajuste elétrico para a lombar e sistema de aquecimento para pleno conforto em dias frios (apenas nos bancos dianteiros). Os

vidros dispõem de sistema elétrico com função "um toque" e antiesmagamento nas quatro portas, travas elétricas e descansa-braços com porta-copos. Os retrovisores externos são elétricos, retráteis e com indicadores de direção. Já o retrovisor interno é eletrocrômico.

Para uma direção mais alinhada às necessidades do condutor, o Prius detém uma coluna de direção com ajuste de altura e profundidade. A ignição é feita pelo toque de apenas um botão, o Start/Stop Button. Para dar partida no carro, basta pisar no freio, acionar o botão de partida, posicionar o joystick no D e acelerar. Para facilitar o modo de condução, o volante, revestido em padrão couro, contém comandos integrados de áudio e do computador de bordo. Nele também estão integrados controle de velocidade de cruzeiro e aviso sonoro de faróis ligados.

O interior do Prius é um capítulo à parte. O ar-condicionado tem tecnologia S-Flow, que direciona o fluxo de ar apenas para as áreas onde há ocupantes: muito mais que um sinal de comodidade, a tecnologia garante ainda mais eficiência ao carro, com economia de combustível. O S-Flow dispensa regulagem, pois é capaz de reconhecer se o banco traseiro está vazio, direcionando o ar apenas para a área frontal.

Para um controle mais centrado, todas as funções são reproduzidas no display digital do painel. Esse sistema traz multimídia em tela touch de 7" com sistema de áudio JBL. Reproduz Bluetooth®, possui GPS, TV digital, DVD player e câmera de ré com linhas-grade auxiliares. O Head-up Display, colorido, permite que o motorista veja a projeção da velocidade direto no para-brisa, para, assim, manter toda a atenção diretamente na estrada.

No console central do Prius, há um compartimento para carregamento de celular via Wi-Fi, sem a necessidade de cabos auxiliares, trazendo ainda mais conforto e conveniência aos ocupantes. O Prius é o veículo mais eficiente do país de acordo com o INMETRO: 18,9km/l na cidade. Além disso, emite 94% a menos de CO_2 se comparado a um veículo convencional.

Um de seus maiores benefícios no quesito condução é o silêncio: mesmo com o motor a gasolina funcionando, o Prius emite baixíssimos níveis de ruídos – dentro da cabine é praticamente impossível ouvir qualquer som oriundo do motor.

Vale ressaltar que esse conforto não interfere em nada no fator potência. O híbrido da Toyota conta com dois motores: um a gasolina, de 98 cv de potência e 14,2kgfm de torque, e outro elétrico, de 72 cv de potência e 16,6kgfm de torque.

A Toyota oferece compra facilitada para o Prius por meio do Ciclo Toyota, que garante valor de recompra de até 85% da tabela FIPE. E ainda tem três anos de garantia e um plano de manutenção com seis revisões ao longo de seis anos. A garantia estendida de oito anos para o sistema híbrido inclui a bateria híbrida, sua unidade de controle, a unidade de controle de gerenciamento de energia e o motor elétrico. Para os moradores das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo as vantagens são ainda maiores: no caso do Rio de Janeiro a prefeitura isenta parte na alíquota do IPVA, dessa forma, o desconto pode chegar a 50%. Além disso, em São Paulo, os carros híbridos estão livres do rodízio municipal.

Carregador de smartphone sem fio, para máxima conveniência

Head-up Display, que projeta as informações do veículo no para-brisa do motorista

O Prius tem compra facilitada atraves do Ciclo Toyota que garante valor de recompra de ate 85% da tabela FIPE. Saiba mais em **toyota.com.br/toyotaprius**

Ciclo Toyota

PRODUZIDO POR G. lab

NOVO HB20 EM 2019

A Hyundai já faz clínicas para definir os rumos do novo HB20 e HB20S. Sem divulgar a data de lançamento da segunda geração da linha de compactos, o vice-presidente executivo da divisão de vendas internacionais, Byung Kwon Rhim, antecipou alguns detalhes dos modelos. "Quando fizemos o HB20, pensamos antes no hatch para depois adaptar o projeto e transformá-lo em um sedã. Isso mudou no novo carro e estamos desenvolvendo ambos ao mesmo tempo." A nova geração não será muito maior, segundo Rhim, o foco continuará a ser na beleza. Além disso, o executivo afirmou que o fabricante está fazendo clínicas com os clientes atuais para aperfeiçoar o que for necessário. O modelo já está em sua forma final e foi apresentado ao pessoal brasileiro da Hyundai no centro de estilo do fabricante próximo a Seul. De acordo com o que observamos na visita ao complexo, podemos esperar por um estilo um pouco mais ousado, semelhante ao aplicado no crossover Kona, mas sem os faróis divididos. A motorização deve ser modernizada com turbo e injeção direta. Mas a picape Creta STC ainda não está 100% confirmada. "É um carro que queremos muito fazer", exulta Peter Schreyer, chefe de estilo da Hyundai. Contudo, executivos afirmam que a marca precisa ampliar a capacidade de produção da fábrica de Piracicaba antes de se decidirem. **(JULIO CABRAL).**

TERMÔMETRO

Tá frio

O Fluence será descontinuado no mercado brasileiro O sedã médio não terá sucessor. A Renault chegou a cogitar um sedã diferente do Fluence europeu, mas os baixos números de vendas do atual modelo acabaram por desestimular o fabricante.

Tá morno

Antes dado como certo, a menção do Kaleos já não desperta a mesma empolgação entre o pessoal da Renault, que não estima mais uma data para ele vir. Caso venha, ele terá motor 2 5 aspirado de 170 cv, mas será simplificado em relação ao Intense europeu.

Tá quente

O Toyota Prius flex já está em testes pelo Brasil, um dos modelos acompanhava o C-HR flagrado por **Autoesporte** O uso da tecnologia bicombustível pode garantir mais incentivos do governo No entanto, antes o Rota-2030 precisa ser definido.

CONFIRMADO

A Volkswagen confirmou que trará o Golf GTE híbrido a partir de 2018 e, logo depois, também importará o elétrico Golf E. Ambos ajudarão a promover o lançamento do facelift do médio, previso para ocorrer até março, logo depois da introdução do Virtus.

DIVULGAÇÃO

CHEVROLET

Equinox Premier/R$ 149.900*

DEPOIS DO PRIMEIRO CONTATO, É HORA DE PÔR À PROVA O CROSSOVER MEXICANO LANÇADO EM NOVEMBRO PARA SUBSTITUIR O CAPTIVA

Demorou um tempão para a Chevrolet ter um novo SUV médio no pedaço. Foram vários anos sem uma atualização do Captiva, descontinuado neste ano. Eis que finalmente a General Motors dá sua cartada com o Equinox, inédito nas bandas daqui. Mas, se há quase uma década o Captiva tinha poucos adversários, o Equinox estreia em meio à maior "febre SUV" já vista na indústria automobilística.

Portanto, era essencial acertar no conjunto, e a GM fez o dever de casa. O novo crossover chega como referência em desempenho. Seu 2.0 turbo de 262 cv é o mais potente da categoria, e os 37 kgfm de torque livres a 2.500 rpm dão intensidade à condução.

Vejamos o clássico zero a 100 km/h: o SUV precisou de 7,4 segundos, contra 10,3 s do ix35, 10,7 s do Sportage e 11,6 s do Jeep Compass, atual líder. É claro que existem diferenças. O trio usa motores 2.0 flex aspirados e câmbios automáticos de seis marchas com tração dianteira, enquanto o Equinox tem turbo, transmissão de nove marchas e tração integral.

Enquanto os concorrentes começam na casa dos R$ 100 mil, o Equinox custa R$ 149.900. O valor é salgado, mas o GM recheou o SUV, cujo espaço interno é generoso. Seu porta-malas leva 468 litros, há quatro USB na cabine, alerta de colisão, ajustes elétricos do banco do motorista com duas memórias e abertura elétrica da tampa traseira, para citar alguns. Fazem falta borboletas no volante e auto-hold nos freios.

Dinamicamente, o Equinox entrega ótimo equilíbrio entre conforto e firmeza. A plataforma rígida e a tração integral permitem uma tocada mais forte, e o câmbio de nove marchas é ligeiro. Quem paga a conta é o consumo – 7,2 km/l de média urbana com gasolina, mesmo com injeção direta e start/stop. Já o acabamento é bacana, mas não oferece o luxo que a marca promete. No fim das contas, o crossover tem um belo pacote. É sedutor até no design, realçado com faróis e lanternas full led. Só não dá para dizer que é um SUV premium.

Desempenho e farto conteúdo de série são os maiores diferenciais do crossover mexicano

Acabamento é bem feito, mas abusa do plástico rígido e o consumo poderia ser melhor, não fosse o peso

Cabine capricha no espaço e tem bons arremates, mas abusa do plástico rígido

DIVULGAÇÃO

DIOGO DE OLIVEIRA
(doliveira@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h: **7,4 s**
0 - 400 m: **15,4 s**
0 - 1.000 m: **27,7 s**
Vel. a 1.000 m: **194 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **95 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive): **2,9 s**
60-100 km/h (D): **3,5 s**
80-120 km/h (D): **4,3 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **42 m**
80 - 0 km/h: **26,2 m**
60 - 0 km/h: **15 m**

CONSUMO
Urbano: **7,2 km/l**
Rodoviário: **12,3 km/l**
Média: **9,7 km/l**
Aut. em estrada: **725 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, comando duplo, injeção direta, turbo, gasolina

POTÊNCIA
262 cv a 5.500 rpm

TORQUE
37 kgfm entre 2.500 rpm e 4.500 rpm

CÂMBIO
Automático de 9 marchas, tração integral sob demanda

DIREÇÃO
Assistência elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant. e tras.)

PNEUS
235/50 R19 (diant. e tras.)

DIMENSÕES
Compr.: **4,65 m**
Largura: **1,84 m**
Altura: **1,66 m**
Entre-eixos: **2,72 m**

TANQUE
59 litros

PORTA-MALAS
468 litros (fabricante)

PESO
1.679 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 11.409

SEGURO***
R$ 5.101

REVISÕES
10 mil km: **R$ 304**
20 mil km: **R$ 624**
30 mil km: **R$ 440**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sul América Seguros (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

PETRONAS SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE AO AQUECIMENTO EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™. Garantindo máxima performance em condições extremas.

Para saber mais, acesse o site da PETRONAS:
www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium

MAIS DE 100 ANOS DE INOVAÇÃO EM FLUIDOS

PETRONAS

Oil Developed For

AMG
PETRONAS
MOTORSPORT

www.pli-petronas.com.br

AS VOLTAS QUE O TEMPO DÁ

Ford New Fiesta Titanium Plus 1.6 16V flex
R$ 75.190*

FORD NEW FIESTA ESTREIA REESTILIZADO E JÁ ENCARA O NOVO VOLKSWAGEN POLO, QUE ACABA DE RENASCER NO BRASIL EM SINTONIA COM A EUROPA. SERÁ QUE O HATCH DA FORD, SEM TROCAR DE GERAÇÃO, AINDA É PÁREO?

DIOGO DE OLIVEIRA (doliveira@edglobo.com.br)

Veja como o tempo muda tudo. No fim de 2011, o New Fiesta estreava no Brasil na versão sedã, como porta-bandeira da globalização da linha Ford. Era o mesmo compacto a ser vendido nos quatro cantos do planeta. Na mesma época, o Volkswagen Polo já não desfrutava do status de "carro global", uma vez que a quinta geração chegou ao mercado europeu em 2009. Agora, a situação se inverte: enquanto a Europa recebe um Fiesta totalmen-

LEO SPOSITO

Volkswagen Polo Comfortline 200 TSI flex
R$ 65.190*

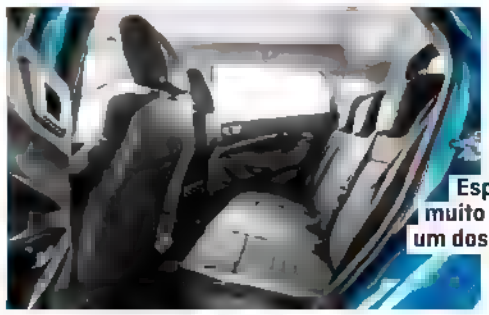
te novo, o hatch da Ford ganha por aqui uma leve reestilização. E o Polo, que saiu de linha em 2015, após um hiato de gerações (a quinta não veio), retorna alinhado com o europeu.

A troca de linha sempre promove evoluções relevantes e, por isso, o novo Polo vem para a disputa em vantagem. O hatch produzido em São Bernardo do Campo (SP) usa a plataforma MQB A0, uma versão mais compacta que a do médio Golf. Logo na estreia, conseguiu as cinco estrelas máximas do Latin NCAP, dentro dos novos protocolos, com colisões lateral e de poste. Em 2012, o instituto fez o crash frontal e o New Fiesta hatch conquistou quatro estrelas, ótimo resultado. Apesar de não trocar a plataforma, o compacto ganhou reforços no teto e barras de proteção nas portas, uma tentativa de evoluir e até igualar o rival.

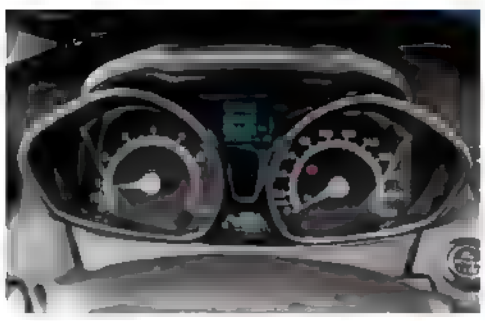
Mas, para além da carroceria, estamos diante de dois rivais históricos. Há quatro décadas, Ford Fiesta e Volkswagen Polo duelam pela supremacia no segmento. Cada um no seu estilo, mas com propostas parecidas. Contudo, dessa vez os hatches têm estratégias diferentes. Enquanto o Polo dispõe de 1.0 e 1.6 flex aspirados e 1.0 flex turbo (TSI), o New Fiesta

*Preço sugerido

Câmbio automático de dupla embreagem e seis marchas dá dinamismo ao motor 1.6 flex, mas faltam os borboletas



Espaço interno muito compacto é um dos pecados do New Fiesta



Tela de 6,5 pol. da central Sync3 tem sensibilidade ótima e software veloz

Painel do New Fiesta ganha tela multimídia e duas USB no console entre os bancos

mira o andar de cima, com opções 1.6 flex e 1.0 turbo (Ecoboost). Isso, claro, vai refletir no volume – o VW tende a ser mais emplacado. Para este duelo, a Ford cedeu a versão mais cara da linha, a Titanium Plus com o motor 1.6 Sigma.

O QUE OS OLHOS VEEM

A configuração veio porque é a única com os novos faróis com refletores e leds diurnos. A nova grade côncava com "diamantes" cromados também é exclusividade do modelo, além dos cromados que contornam faróis de neblina e linha de cintura. As mudanças são mais discretas do que se previu inicialmente. As lanternas mantém o formato, mas passam a trazer quatro linhas de led verticais. Gosto é algo subjetivo, e eu particularmente não achei a solução incrível. Mas uma coisa é certa: o Fiesta ainda tem mais estilo que o novo Polo.

O compacto da Volkswagen apresenta os mesmos traços aplicados à maioria dos carros da marca. Pode-se até dizer que o Polo tem uma pitada esportiva com seus muitos vincos, mas é bem sutil. Prova disso é que, seja de frente ou de traseira, o hatch lembra o consagrado Gol – no quesito design, está mais para o Gol que para um Golf, sem dúvida. Essa proximidade do hatch menor também é vista na cabine. O Polo não impressiona por dentro, exceto o Highline com o quadro de instrumentos em tela digital. Com os mostradores convencionais, o painel perde esse teor tecnológico.

Já o New Fiesta parece o mesmo de antes, salvo pela multimídia de 6,5 polegadas do sistema Sync3, que passa a vir desde a versão intermediária SEL. O visor é sensível ao toque,

mas traz comandos físicos para facilitar o uso em movimento. Gosto do tom azul-claro que ilumina painel e botões. Por dentro, o Ford parece mais bem acabado, sobretudo nos painéis das portas, que no Polo lembram os do Gol. Por outro lado, o VW é mais espaçoso. Os números comprovam: são 2,56 metros de entre-eixos e 1,75 m de largura contra 2,49 m e 1,72 m do rival. O porta-malas segue a lógica, com 300 litros no Volkswagen e 281 litros no Ford.

PRÓXIMOS E DISTANTES

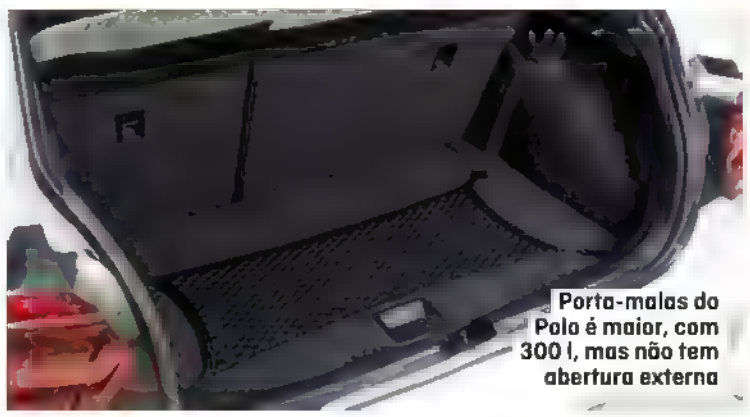
Com mudanças pontuais, o New Fiesta mantém a carroceria da sexta geração, o que não chega a ser ruim, já que nasceu moderna, combinando aços convencionais e de alta ultrarresistência. Por isso mesmo, o hatch segue com agradável equilíbrio dinâmico e aponta bem nas curvas. A carroceria inclina mais que a do Polo, mas a rolagem é controlada. A Ford aproveitou a plástica para ajustar a suspensão, e colocou amortecedores novos, com calibração mais suave, especialmente ao cruzar lombadas e valetas. O VW tem aquele "DNA" da marca, é levemente mais firme, mas vale dizer que o ajuste ficou muito bem dosado.

Ao volante, o Fiesta tem o ponto H mais elevado, enquanto no Polo os bancos são afundados e têm apoios maiores – o painel do VW também é mais alto. A ergonomia em ambos é ótima, já que contam com ajustes de altura e

Painel do Polo é moderno e forma uma espécie de cockpit com molduras voltado ao motorista

Versão Comfortline tem instrumentos "normais" e tela touch de 6,3 pol.

Interior do Polo é mais espaçoso e tem saídas de ar no banco traseiro



Porta-malas do Polo é maior, com 300 l, mas não tem abertura externa

Menor por dentro, New Fiesta leva só 281 litros no porta-malas

	VOLKSWAGEN Polo Comfortline 200 TSI + Tech II	FORD New Fiesta Titanium + Plus
	R$ 3.500	R$ 4.000
ITENS		
AIRBAGS LATERAIS	S	S
AIRBAGS DE CORTINA E JOELHO	ND	S
AR-CONDICIONADO AUTOMÁTICO	O	S
ASS. DE SAÍDA EM RAMPA	S	S
BANCOS DE COURO	ND	S
CÂMERA DE RÉ	S	S
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S
CHAVE PRESENCIAL	O	S
COMANDOS NO VOLANTE	O	S
COMP. DE BORDO	S	S
CONTROLE DE ESTABILIDADE	S	S
FARÓIS DE NEBLINA	S	S
FARÓIS COM PROJETOR E LEDS	ND	S
SENSOR CREPUSCULAR	S	S
ISOFIX	S	S
RODAS DE LIGA LEVE	S	S
SENSORES DE RÉ	O	S
TETO SOLAR	ND	ND
TRIO ELÉTRICO	S	S

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

QUANTO CUSTAM COMPLETOS?

Neste comparativo aceleramos a versão de topo do New Fiesta contra a intermediária turbo do Polo. Os modelos são similares em conteúdo e estavam com todos os opcionais. O Polo Comfortline é mais barato mesmo completo, a R$ 69.140 na cor branca (se fosse metálica, ficaria R$ 71.140). Os equipamentos equivalem aos do Fiesta Titanium Plus, que custa R$ 75.140. A vantagem do hatch da Ford são os sete airbags, uma referência no segmento.

profundidade do volante e do assento. O Fiesta só fica devendo o apoio do braço direito. Em termos de conectividade, a dupla vem com duas entradas USB, mas os plugs são mais bem posicionados no Fiesta. Sobre as centrais multimídia, difícil escolher. As duas são modernas e oferecem navegação rápida e simples, com Android Auto e Carplay.

Finalmente, o desempenho. Teria sido mais justo convidar o New Fiesta SEL Style Ecoboost, com motor 1.0 três cilindros turbo. Mas olhando os números, a versão com o 1.6 Sigma não fez feio, pelo contrário. O Polo se sobressaiu porque o 1.0 TSI realmente faz bonito. Em potência os motores se equivalem, com 128 cv (com etanol). Mas os 20,4 kgfm de torque a 2.000 rpm fazem o Polo ser mais engajante e rápido. Foi assim em todas as tomadas de tempo (*veja a tabela*). Nas frenagens, o VW foi ainda mais eficiente, demandando menos espaço. O consumo do Fiesta também decepcionou. Sorte que o câmbio automático de dupla embreagem entrega dinamismo. Não fosse isso, seria um baile do Polo no arquirrival veterano.

	1º	2º
	VOLKSWAGEN *Polo Comfortline 200 TSI*	FORD *New Fiesta Titanium Plus*

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO	R$ 65.190	R$ 75.190
PACOTE DE PEÇAS*	R$ 3.275	R$ 3.908
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R$ 1.215	R$ 1.568
SEGURO**	R$ 1.971	R$ 3.056
GARANTIA	3 anos	3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	1,29% a.m.	N/D
VALOR DA PARCELA***	R$ 1.273	N/D
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****	8,9/9,8 km/l	5,2/11,4 km/l

TESTE

ACELERAÇÃO			
0-100 km/h (s)	9,8		10,1
0-400 m (s)	16,9		17,3
0-1.000 m (s)	31,0		31,6
Velocidade a 1.000 m (km/h)	170,7		165,7
Veloc. real a 100 km/h	95		98
RETOMADA DE VELOCIDADE			
40-80 km/h (3ª m./Drive)	4,3		4,7
60-100 km/h (4ª m /D)	5,4		5,6
80-120 km/h (5ª m./D)	6,5		7,0
FRENAGEM (ABS)			
100 -0 km/h (m)	39,4		40,9
80 -0 km/h (m)	25,7		26,3
60 -0 km/h (m)	14,3		14,8

Com motor turbo, Polo se destacou nas retomadas de aceleração

Fiesta precisou de mais espaço que o Polo para frear a 100 km/h

DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 1.0 12V, comando duplo, injeção direta, turbo, flex	Dianteiro, transversal, 1.6 16V, comando duplo, injeção multiponto, flex
CILINDRADA	999 cm³	1.599 cm³
POTÊNCIA	128 (E) / 116 (G) cv a 5.500 rpm	128 (E) / 125 (G) cv a 6 500 rpm
TORQUE	20,4 (E)/ 20,4 (G) kgfm a 2.000 rpm	16 (E) / 15,8 (G) kgfm a 5.000 (E) / 4.250 (G) rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	192 Km/h	190 Km/h
CÂMBIO	Automático de 6 marchas	Automático de dupla embreagem e 6 marchas
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Independente McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados na frente e sólidos atrás	Discos ventilados na frente e tambores atrás
PNEUS	195/55 R16	195/50 R16
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira
CARROCERIA	Hatch, 4 portas, 5 lugares	Hatch, 4 portas, 5 lugares
COMPRIMENTO	4,05 m	3,97 m
LARGURA	1,75 m	1,72 m
ALTURA	1,46 m	1,46 m
ENTRE-EIXOS	2,56 m	2,49 m
TANQUE	52 litros	52 litros
PESO	1 147 kg	1.178 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	300 litros	281 litros

NOTAS

	VOLKSWAGEN *Polo Comfortline 200 TSI*	FORD *New Fiesta Titanium Plus*
CONFORTO		
Acabamento	8	8,5
Espaço interno	9	8
Porta-malas	8	7,5
Ergonomia	8,5	8,5
Equipamentos de série	7,5	8,5
Equip. de segurança	8,5	9
Subtotal	***49,5***	***50***
DINÂMICA		
Motor	9	8,5
Frenagem	8,5	8
Suspensão	8,5	8,5
Desempenho	9	8,5
Consumo	8,5	7,5
Câmbio	8,5	8,5
Sensação ao volante	9	8,5
Subtotal	***61***	***58***
MERCADO		
Preço	8,5	7,5
Garantia	7,5	7,5
Seguro	8,5	7
Revisões	9	8,5
Preço das peças	9	8,5
Atualidade	9	7,5
Subtotal	***51,5***	***46,5***
TOTAL	**162**	**154,5**

VOLKSWAGEN
Polo Comfortline 200 TSI

Era inevitável a vitória do Polo nesse primeiro round. O Ford New Fiesta realmente mudou pouco demais. Seu painel de instrumentos, por exemplo, não recebeu um retoque sequer – é o mesmo desde 2010. Pelo preço do Titanium Plus, não faz sentido. O melhor da reestilização do hatch foi o reposicionamento da versão Ecoboost com motor 1.0 turbo. Esta ficou cerca de R$ 5 mil mais em conta, por R$ 69.790, e teria superado o arquirrival nas tomadas de aceleração – seu 0 a 100 km/h aferido por Autoesporte é de 9,1 segundos, ante 9,8 segundos do Polo. Fica o convite para uma reedição desse clássico.

*Retrov sor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível.
**Seguro: as cotações foram feitas pela Sousa Cedo Seguros (11 2506-9492) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.
*** 50% de entrada e saldo em 36 vezes **** Aferição feita por Autoesporte com etanol.

FIAT

Strada Hard Working CD/R$ 64.890*

ACELERAMOS A LINHA 2018 DA PICAPE COMPACTA QUE RESISTE AO TEMPO E SOBREVIVE À BASE DE CLIENTES VOLTADOS AO "TRABALHO PESADO"

Com tantos carros novos no pedaço, difícil não torcer o nariz para uma veterana como a Strada. É inegável o sucesso do modelo ao longo de seus quase 20 anos – a picape estreou em 1998, uma derivação da linha Palio, que ainda vive com a perua Weekend, os últimos remanescentes da família gerada nos anos 1990. Como pode um veículo sobreviver por tanto tempo e ainda ser líder da categoria?

Mas passadas duas décadas, a Strada segue no topo das vendas de picapes, empatada com a irmã maior e moderna Toro. O que explica tamanho êxito? Bem, a pequena picape Fiat já foi sonho de consumo de muitos brasileiros que buscavam um veículo versátil, que servisse para lazer e trabalho.

E veja que curioso. Lá atrás, o diferencial da Strada era ser moderna. Imagine que o utilitário sucedeu a Fiorino Pick-Up, derivada do Uno de 1984. Na época, foi um tremendo acerto. Em 1999, a Strada ainda ganharia cabine estendida, opção inédita no segmento. O resultado veio já em 2000, quando o modelo se tornou líder da classe pela primeira vez.

A reinvenção teve seu auge em 2013, quando estreou a cabine dupla, algo quase impensável em picapes pequenas. Pois deu certo, e o modelo chegou a ser o campeão de vendas em meses isolados. O problema é que a idade pesou de vez. Essa é a sensação ao volante, que oferece assistência hidráulica. A direção é pesada, o painel mantém estilo decano e os números não deixam dúvidas: a Strada precisa de reforma geral.

Mesmo com toda a versatilidade que pode oferecer, a cabine é apertada e rústica. O desempenho nas acelerações e retomadas é fraco (de zero a 100 km/h em 14,1 segundos), o consumo não seduz e a carroceria oscila demais. O motor 1.4 8V Fire faz um barulho danado e parou no tempo – sua única vantagem é o baixo custo de manutenção. Ou seja, apesar dos discretos upgrades, como as duas entradas USB no painel, a picapinha cansou e aguarda sua merecida aposentadoria.

Versatilidade da versão cabine dupla, que pode servir para trabalho e lazer, e baixo custo de revisão são atraentes

Mecânica defasado, direção pesada e idade do projeto são os aspectos que mais desapontam na picape

DIOGO DE OLIVEIRA
(doliveira@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **14,1 s**
0 - 400 m **19,2 s**
0 - 1.000 m **35,5 s**
Vel. a 1.000 m **146,1 km/h**
Vel. real a 100 km/h **93 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (3ª m) **7,9 s**
60-100 km/h (4ª m) **11,9 s**
80-120 km/h (5ª m) **19,7 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **41,8 m**
80 - 0 km/h **27,5 m**
60 - 0 km/h **15,6 m**

CONSUMO
Urbano **7,2 km/l**
Rodoviário **9,4 km/l**
Média **8,3 km/l**
Aut. em estrada **545,2 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.4, 8V, comando simples, flex

POTÊNCIA
88/85 cv a 5.740 rpm

TORQUE
12,5/12,4 kgfm a 3.500 rpm

CÂMBIO
Manual, de 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Assistência hidráulica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (d. ant.) e tambores (tras.)

PNEUS
175/70 R14 (d. ant. e tras.)

DIMENSÕES
Compr. **4,43 m**
Largura, **1,66 m**
Altura **1,58 m**
Entre-eixos **2,71 m**

TANQUE
58 litros

VOLUME DA CAÇAMBA
680 litros (fabricante)

PESO
1.174 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
Não possui

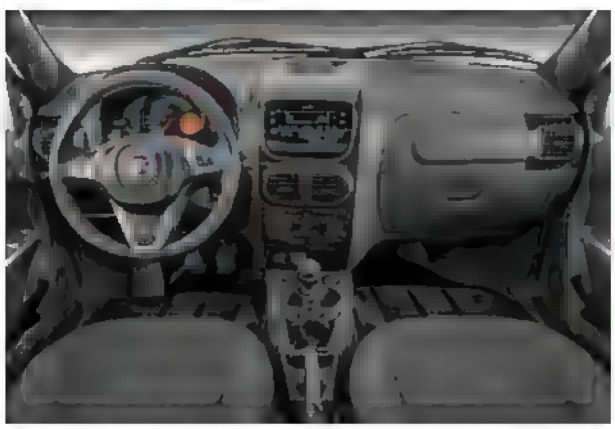
GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 4.201

SEGURO***
R$ 3.483

REVISÕES
10 mil km **R$ 208**
20 mil km **R$ 428**
30 mil km **R$ 664**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor e jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sul América Seguros (11 2506-8242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus



Sem mudanças visuais, Strada leva passageiros a uma viagem de volta aos anos 2000

DIVULGAÇÃO

BOAS-NOVAS PARA 2018

A CRISE AINDA NÃO PASSOU, MAS O ANO QUE VEM RESERVA UMA ONDA DE LANÇAMENTOS EM TODOS OS SEGMENTOS DO MERCADO

JULIO CABRAL (jcabra @edglobo.com br)

O ano de 2018 promete para a indústria automotiva. Mês a mês, as vendas e a produção têm avançado e o fim do inferno astral não parece tão distante. Para aproveitar o reaquecimento, a maior parte dos fabricantes planeja começar o ano com o pé direito, seja projetando uma nova geração ou arriscando a sorte em um segmento que não participava. Vale tudo para ter uma linha atualizada a tempo de pegar a recuperação.

A maioria das novidades é formada por crossovers. Afinal, os utilitários urbanos continuarão a ser os queridinhos do mercado. Mas há outros segmentos que prometem soltar fogos de artifício já na virada do ano, caso do recém-apresentado VW Virtus e do Fiat Cronos, previstos para serem vendidos até fevereiro.

Outros passarão apenas por retoques para abrir o ano de cara lavada. Há aqueles que ainda estão no estágio de protótipo e vão aproveitar o novo ciclo para renovar suas gerações e chegar a 2019 de alma nova. Reunimos os principais carros marcados para serem revelados no ano que vem. Quando possível, adiantamos as primeiras impressões ao dirigir ou indicamos no que cada um se destaca.

SUVs

SEGMENTO CONCENTRARÁ ALGUMAS DAS PRINCIPAIS NOVIDADES DO MERCADO NO ANO QUE VEM, MAS JÁ TEM LANÇAMENTOS PROGRAMADOS ATÉ 2019

O segmento de SUVs continuará a crescer nos próximos anos e são poucos os fabricantes que não tem pelo menos uma opção de utilitário compacto. Por incrível que pareça, a Volks é uma das marcas que não concorre no filão mais rentável do mercado. Isso tem data para terminar. "O T-Cross permanece confirmado para o segundo semestre de 2018", afirmou Pablo di Si, presidente da Volkswagen Brasil, América do Sul, Central e Caribe. A produção será em São José dos Pinhais (PR). Conforme antecipamos, o nome será o mesmo do conceito e o carro já começou a circular e foi flagrado com exclusividade por **Autoesporte**, o que permitiu nos aproximarmos do visual final.

Foi um longo processo de apuração: a existência de um SUV nacional feito sobre a base modular MQB foi antecipada por **Autoesporte** ainda em 2013. Depois de algum tempo, surgiu a variante menor da arquitetura, chamada de MQB A0, a mesma que serve para Polo e Virtus e será usada pelo T-Cross.

O comprimento será maior do que do hatch que lhe emprestou a base. Os 4,05 metros do Polo alcançarão algo próximo dos 4,13 m do conceito T-Cross Breeze, apresentado em 2016. São basicamente as mesmas dimensões do já revelado Seat Arona, cujo entre-eixos é apenas dois milímetros maior que o do Polo, com 2,56 m.

Tais medidas deixarão o T-Cross em uma posição intermediária no seu segmento. Não será tão pequeno quanto o Ford EcoSport, que chega aos 4,24 metros de comprimento com o estepe,

VW T-CROSS

Aposta no utilitário esportivo

CARINHA DE CONCEITO

O nosso flagra não permitiu visualizarmos as formas finais dos para-choques. Contudo, o visual básico do crossover será parecido com o antecipado pelo conceito T-Cross Breeze, especialmente nos faróis e nas lanternas. As colunas traseiras devem ser sólidas como é de costume nos Volkswagen.

RENATO ASPROMONTE

sem o pneu a medida cai para 4,01 m. No entanto, fica distante dos 4,29 m do Honda HR-V, para citar um exemplo de crossover espaçoso. Claro que o aproveitamento de espaço da plataforma MQB é tradicionalmente bom, algo que facilitará levar três adultos atrás, enquanto o porta-malas também promete ser decente para a classe.

Lançado na Europa, o T-Roc, baseado sobre a MQB A1 usada no Golf, tem 4,23 m e 2,60 m de entre-eixos, muito próximo do T-Cross para ser comercializado no Brasil sem canibalização. Caberá ao maior Tharu desempenhar o papel de crossover médio acima dos R$ 100 mil, uma vez que o T-Cross foi feito para brigar entre os compactos e começar abaixo de R$ 90 mil. Já o Tiguan Allspace ficará com o mercado superior a R$ 150 mil e concorrerá com outros médios com sete lugares, exemplos do Honda CR-V e do Peugeot 5008.

Como o Virtus, o crossover não terá opção de motor 1.0 aspirado, apenas os conhecidos 1.6 16V de 117 cv e 16,5 kgfm com etanol e o 1.0 TSI de 128 cv e 20,4 kgfm. Da mesma maneira, os câmbios serão manual de cinco marchas ou automático Tiptronic de seis velocidades. A única dúvida é se a tração 4x4 que será oferecida na Europa também dará as caras por aqui.

Quanto aos itens, torcemos para que o T-Cross venha com os airbags de cortina, dispensados pelo Polo e Virtus nacionais. Da mesma maneira, esperamos que o acabamento do crossover seja superior, com plásticos macios ao toque. Até por conta do preço bem acima de Polo e Virtus.

FURO MUNDIAL

O primeiro flagra do T-Cross de produção foi publicado por **Autoesporte** no nosso site. O clique revela que a linha de cintura será mais alta do que o indicado pelo conceito T-Cross Breeze, cujo formato de carroceria conversível de duas portas não permitia antever como ficaria essa seção no carro de produção.

A foto mostra o carro com pintura em um único tom, mas gostaríamos que a Volkswagen adotasse o esquema de personalização visto no T-Roc vendido na Europa. O designer Renato Aspromonte tomou a liberdade de fazer o T-Cross bicolor. Quem sabe isso não incentiva a Volks, que já dispensou a customização no Polo nacional.

Renault Duster

O novo Duster já foi apresentado na Europa como Renault, mas ainda vai demorar um bocadinho para chegar no Brasil: o lançamento comercial deve ser no primeiro semestre de 2019. Em relação ao Dacia, o Renault não apostou apenas em novos logotipos. A marca francesa fez questão de dar um banho de loja no interior original. O volante de quatro raios feioso foi substituído por outro parecido com o do Clio, os instrumentos do quadro agora contam com anéis metalizados e as saídas de ar são retangulares. Como ocorreu com Sandero e Logan, o Duster manteve parte da sua plataforma original e as dimensões gerais. Apenas o para-brisa foi deslocado à frente. Ou seja, não chega a ser uma geração inteiramente nova. Quanto aos motores, o crossover brasileiro apostará no 1.6 SCe já usado pelo atual, enquanto o motor 2.0 F4R será atualizado para ficar mais econômico. Além disso, o câmbio CVT não ficará restrito apenas ao motor menor. Para não roubar vendas do Captur, o Duster continuará a ser o único com opção de tração 4x4, indisponível no primo chique.

VW Taru

Confirmado para ser produzido na Argentina a partir de 2020, o projeto Taru terá dimensões muito parecidas com o Skoda Karoq (foto), apenas o estilo será diferente. O nome pode mudar na versão de produção. Derivado da plataforma MQB A1 do Golf, o utilitário também deve tomar emprestado os motores 1.0 TSI e 1.4 TSI.

Chevrolet Equinox LT

O manual do Equinox revelou como será a configuração LT. Ela terá o mesmo motor 2.0 turbo de 262 cv e 37 kgfm de torque do Premier, tal como o câmbio automático de nove marchas. A diferença mecânica está na transmissão: o LT terá apenas tração dianteira. Na prática, você já pode saber um pouco como é a dinâmica da nova versão ao dirigir o Equinox Premier com o 4x4 desativado: as rodas da frente sofrem um pouco mais para despejar a força, presente desde os giros mais baixos. Em itens, as rodas serão aro 18, não há barras no teto e o interior dispensa ar-condicionado duas zonas e banco do motorista elétrico

Citroën C4 Cactus

Tal como **Autoesporte** revelou, o novo Citroën nacional viria com a reestilização, recém-apresentada na Europa. Chegamos a flagrar o carro camuflado já com as alterações de estilo. Não deixe o nome de médio (C4) enganar você, pois a base é a conhecida PF1 usada nos Peugeot e Citroën nacionais, nada de EMP2. O nacional será lançado até o início de 2018 e terá ainda algumas alterações, exemplo da porta traseira com vidro que desce por completo. Os motores serão 1.6 aspirado de 118 cv e o 1.6 THP de 173 cv, que provavelmente virá equipado apenas com o câmbio automática de seis marchas.

DIVULGAÇÃO

Kia Stonic

A Kia tem um pacote e tanto de lançamentos para 2018 **Autoesporte** fez até uma matéria especial na edição passada sobre os modelos, que incluem o compacto Rio nas formas hatch e sedã, como também o nervoso Stinger. Contudo, nenhum dos novos Kia deve chamar tanta atenção do público quanto o crossover Stonic. Com 4,14 m de uma ponta a outra e 2,58 m de entre-eixos, o compacto tem medidas intermediárias no segmento O mesmo vale para o porta-malas de 352 litros. Junto com o estilo, a mecânica promete ser o destaque: o motor 1.0 turbo de injeção direta gera bons 120 cv e 17,3 kgfm, que virá acompanhado no futuro de uma caixa automática de dupla embreagem.

Honda CR-V

Confirmado para chegar entre janeiro e fevereiro de 2018, o CR-V será o abre-alas dos lançamentos da Honda O modelo é o SUV mais vendido do mundo, mas chegará aqui por preços acima de R$ 150 mil, o que restringirá a sua popularidade. A japonesa aposta no público fiel do crossover. São pessoas que apreciarão a nova plataforma global dividida com o Civic. Da mesma maneira, o 1 5 turbo de injeção direta (176 cv e 22,4 kgfm no Civic) e a caixa CVT também são os mesmos do sedã e prometem dar uma força que o 2 0 flex jamais conseguiu. Maior e mais luxuoso, o CR-V leva até sete pessoas. No teste realizado pelo correspondente Sérgio Oliveira, ele elogiou o desempenho "A quinta geração do CR-V não é só maior e mais bem acabada, mas também ficou muito melhor de dirigir", assegura Sérgio

Peugeot 5008

Já havíamos flagrado o 5008 em testes no Brasil, mas a Peugeot demorou um pouco para confirmar a chegada do crossover grande, agendada para o primeiro trimestre de 2018. Ele tem estilo semelhante ao menor 3008, com quem também compartilha a plataforma EMP2 Mas é cerca de 20 centímetros maior e o entre-eixos tem 17 cm a mais. Na medida para levar sete pessoas em três fileiras de assentos O porta-malas oferece espaço para 780 litros com os bancos traseiros rebatidos, face os 521 l do primo menor O motor é o mesmo 1.6 THP de 165 cv e 24,5 kgfm, tal como o câmbio automático de seis marchas. O preço previsto é de R$ 149 mil, não muito distante dos R$ 142 mil do 3008.

Peugeot 2008

A reestilização do 2008 está prevista para o primeiro semestre do próximo ano O modelo terá basicamente as linhas do europeu, cujos faróis e grades ficaram mais parecidos com a imagem do 3008. A melhor notícia, no entanto, não é exibida na foto: o 2008 1.6 THP flex de 173 cv finalmente ganhará caixa automática de seis marchas. O investimento para adaptar a transmissão valerá mais a pena graças ao lançamento do primo de plataforma C4 Cactus

Mitsubishi Pajero

Previsto para 2018, a nova Pajero tem linhas bem diferentes da L200 Triton Sport, que lhe deu origem. Os faróis e grade seguem a nova linguagem de estilo dos crossovers e carros de passeio da Mitsubishi. Ela também pode imitar a picape na decisão de manter a antiga Pajero HPE ou Outdoor em produção como opção mais em conta de SUV, sempre equipadas com o motor diesel 3.2 de 180 cv e 38 kgfm. O antigo V6 3 5 flex já deixou de ser produzido A nova geração terá o mesmo 2.4 turbodiesel da Triton

Sport, com 190 cv e 43,9 kgfm, associado ao câmbio automático de cinco marchas e tração 4x4 temporária. A picape tem uma versão GLS com caixa manual de seis velocidades Entretanto, o SUV deverá apostar apenas no automático. A opção de sete lugares continuará a ser um destaque

Sedãs

DOIS GRANDES LANÇAMENTOS ANIMARÃO O SEGMENTO DOS SEDÃS COMPACTOS, OU MELHOR, MÉDIO-PEQUENOS, NO INÍCIO DE 2018. O PRIMEIRO A CHEGAR SERÁ O VIRTUS.

VW VIRTUS

Um sedã para incomodar os médios

Com estreia confirmada para janeiro de 2018, o Volkswagen Virtus quer ser mais do que um Polo esticadinho. O modelo foi projetado ao mesmo tempo do parente próximo, o que explica a data de lançamento – a revelação do sedã se deu apenas 60 dias depois do hatch. Se a Fiat foi até a Grécia buscar a inspiração para o nome Cronos, a Volks não ficou atrás e recorreu aos tempos romanos para achar a denominação, que em latim significa virtude.

Até que o nome combina com o Virtus, cujas qualidades são inegáveis. Em uma era que os sedãs médios estão cada vez maiores, o novo VW chega a 4,48 metros de comprimento, nada menos que 40,5 cm a mais que o Polo. O incremento pode ser creditado em parte ao terceiro volume, mas, o que interessa mesmo em termos de espaço para os passageiros, é a distância entre-eixos de 2,65 metros, quase nove centímetros extras em relação ao hatch.

DIVULGAÇÃO

Durante a apresentação, a Volks fez questão de compará-lo ao Jetta, que ganha em comprimento (4,64 m), mas tem o mesmo entre-eixos de 2,65 m. Quanto ao porta-malas, o Virtus leva a melhor, são 521 litros, face 510 l do veterano. É na largura que o VW entrega que falta um pouco para virar médio, com dois centímetros a menos.

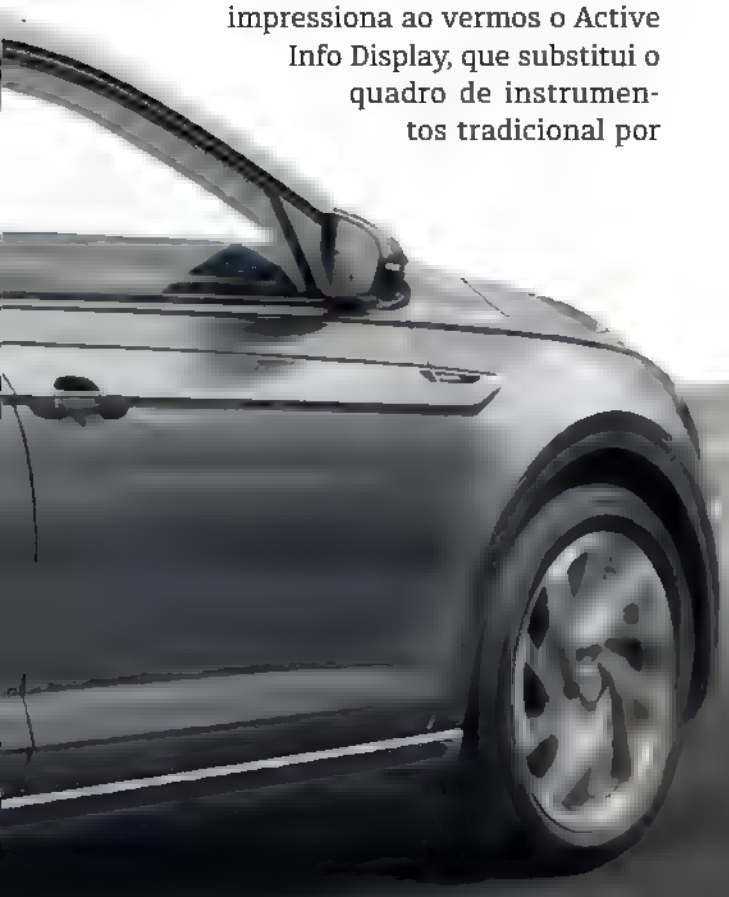
A versão de entrada MSI tem motor 1.6 de 117 cv, 16,5 kgfm e câmbio manual de cinco marchas. O Comfortline e o Highline 200 TSI vêm com o 1.0 TSI de 128 cv e 20,4 kgfm com turbo, injeção direta e câmbio automático de seis marchas. Como não tem motor 1.0 aspirado, o Virtus deve partir de R$ 60 mil (R$ 59.990) e chegar a R$ 80 mil.

Segundo a VW, o Virtus TSI vai de zero a 100 km/h em 9,9 s, 0,3 s a mais do que o anunciado para o Polo. A velocidade máxima chega a 194 km/h. Ao dar uma espiada no interior, a cabine impressiona ao vermos o Active Info Display, que substitui o quadro de instrumentos tradicional por uma tela LCD de 10,2 polegadas de alta definição configurável. É um opcional que custa R$ 3.300 no Polo Highline e vem em um pacote que inclui sensores de estacionamento, crepuscular e de chuva, câmera traseira, detector de fadiga, central multimídia de oito polegadas Discover Media, GPS, controle de pressão dos pneus, e mais.

Como comparação, o Cronos tem central multimídia de sete polegadas na versão Precision, todavia, cobra R$ 3.300 pelo kit Tech, que traz tela LCD colorida de sete polegadas entre os instrumentos analógicos e reúne ar-condicionado digital, retrovisores externos rebatíveis eletricamente e interno eletrocrômico, entrada e partida sem chave (de série no Virtus) e sensores de chuva e de luminosidade.

Falando em tecnologia, o Virtus conta com o aplicativo Meu Volkswagen para smartphones. O app utiliza a inteligência artificial Watson, da IBM, para responder a dúvidas sobre manutenção e problemas. Basta você tirar uma foto do item com o celular para o Watson identificar do que se trata.

Por outro lado, há um ponto em que o Volks poderia ser, digamos, mais virtuoso. O acabamento não conta com plástico macio ao toque em nenhum ponto, para você ter uma ideia, as portas traseiras sequer têm tecido ou couro. Neste ponto, há quem sinta saudade do antigo Polo Sedan.



E O QUE ACHAMOS DO ESPAÇO?

O espaço interno do Virtus é um dos maiores em comparação aos seus rivais. No entanto, passageiros com mais de 1,80 metro no banco traseiro ficarão com as cabeças rentes ao teto. As pernas se acomodam melhor, pois, além de ter entre-eixos amplo, o Volks possui ainda encostos dos bancos dianteiros esculpidos para alguns centímetros a mais para os joelhos. A largura do cabine é próxima a do Jetta e abre um bom espaço para os ombros.

Fiat CRONOS

Novo tempo para os sedãs da Fiat

Cronos é o Deus do tempo na mitologia grega, uma inspiração que serviu perfeitamente ao novo sedã da Fiat. O fabricante está de olho no timing. Não por acaso, lançou o primeiro video teaser do modelo no dia anterior da revelação do Virtus. Até a chegada às concessionárias será quase na mesma época: fevereiro de 2018. Entretanto, ninguém precisa esperar a virada do ano para ver como ele vai ficar: essas são as primeiras imagens do carro.

Você já deve ter dado uma boa olhada e reparado que o Cronos não é exatamente igual ao Argo. Alerto apenas para o fato de serem fotos bem tratadas, daquelas feitas para seduzir. É uma tática que seres humanos usam nos aplicativos de relacionamento e que os fabricantes não deixam de adotar para realçar os para-lamas do carro ou um vinco aqui e outro acolá.

Dá para notar que o para-choque é inédito e dispensa as entradas de ar laterais e os faróis de neblina centralizados do hatch para adotar uma imagem sofisticada. O Cronos é menos juvenil que o Argo e nem sequer terá uma versão HGT.

Há uma mistura de elementos cromados na grade principal e no bocão abaixo, misturados com detalhes em preto piano, presentes até nas molduras dos faróis auxiliares, mais elevados.

COMO SERÁ O INTERIOR

Alguns pontos mudarão em relação ao interior do Argo Precision 1.8, cujas fotos ilustram a matéria - a Fiat não divulgou o interior do Cronos até o momento do fechamento desta matéria. Como a oferta partirá do Drive 1.3, é possível que a central multimídia de 7" venha de série em todos.

DIVULGAÇÃO

Visto de perfil, o sedã é diferente a partir da coluna central. As portas traseiras foram redesenhadas por outra razão além da estética: o entre-eixos é bem maior do que o do Argo para acomodar melhor as pernas de passageiros mais altos no banco traseiro.

Pensado desde o início como hatch e sedã, o Fiat não parece uma adaptação. As portas maiores estão bem integradas, tal como o terceiro volume. Os vincos laterais demarcam a linha de cintura até se emendarem com o spoiler integrado à tampa do porta-malas. As lanternas de leds são mais angulosas do que as do Argo e lembram as peças usadas pelos Maseratis – marca do grupo FCA. Nada melhor do que isso, além de parecer mais caro do que é, o Cronos é tão italiano quanto o hábito de gesticular ao falar. O filete que se estende até a borda do porta-malas valoriza o degrau da tampa. As luzes de neblina são bem mais discretas que o jogo de luzes em L do hatch.

Quanto ao espaço, o entre-eixos alongado pode ficar próximo dos 2,60 metros, contra 2,52 m do Argo. Se o hatch já tem um bom espaço, o sedã certamente levará melhor adultos altos, mesmo que não chegue aos 2,65 metros do Virtus na mesma medida. O porta-malas será superior a 500 litros.

Ser maior significa ser mais pesado. O Cronos Drive deve ficar próximo dos 1.200 kg. Se o Firefly 1.0 de três cilindros de 77 cv e 10,9 kgfm (sempre a etanol) não sobra para o Argo Drive, imagine no sedã? Por isso mesmo, a Fiat decidiu utilizar apenas os dois motores maiores.

A versão Drive 1.3 tem 109 cv e 14,2 kgfm de torque a 3.500 rpm, com câmbio manual ou automatizado GSR, ambos de cinco marchas. A mais cara é a Precision, sempre equipada com motor 1.8 E.torQ VIS de 139 cv e 19,3 kgfm a 3.750 rpm, e com câmbio automático de seis marchas da Aisin como opção ao manual de cinco marchas. Os preços oficiais serão divulgados em uma data mais próxima da apresentação. Apostamos em uma faixa entre R$ 55 mil e R$ 70 mil, talvez um pouco abaixo do Virtus.

Honda City

Flagrado por **Autoesporte**, o Honda City renovado será lançado por volta de março de 2018. Bem a tempo de pegar o início de vendas dos novos rivais. O sedã terá a mesma imagem do modelo reestilizado no exterior. A sólida grade em forma de asa o deixará mais próximo do Civic. A exemplo do Fit, o para-choque também ganhou em esportividade. Os faróis receberam luzes de rodagem de leds e as lanternas apostam no mesmo tipo de iluminação.

São retoques leves, o que gostaríamos mesmo é que o City ganhasse o motor 1 5 de 130 cv e 15,7 kgfm disponível também para o Fit no exterior, com injeção direta associada ao comando de válvulas duplamente variável. Contudo, a motorização brasileira manterá o 1.5 de injeção eletrônica e 116/115 cv e 15,3/15,2 kgfm de torque O câmbio pode ser manual de cinco marchas ou automático do tipo CVT

Aquele sonhado motor 1.0 turbo com injeção direta ainda está nos planos da Honda. Porém, essa revolução mecânica está prevista apenas para a nova geração do hatch e do sedã compactos. O tricilíndrico turbinado promete mudar profundamente a tocada de ambos, pois oferecerá muito torque em baixa. Vale lembrar que a marca japonesa era conhecida pelos seus motores de alta rotação até pouco tempo De qualquer forma, a mudança de motorização deve ocorrer por volta de 2020.

Quanto aos equipamentos, muitas coisas que o Fit ganhou na reforma já estavam disponíveis para o City, exemplos do ar-condicionado digital e dos airbags do tipo cortina. Além das borboletas no volante para o CVT, somente os controles de tração e de estabilidade devem se destacar, antes indisponíveis para a linha compacta da Honda, os itens serão de série e vêm conjugados ao assistente de partida em rampa

Nós dirigimos o City renovado no México e a sensação foi basicamente a mesma do antigo Segundo o jornalista Sérgio Oliveira, "as sensações ao dirigir o Honda City são exatamente as mesmas quando comparadas às do seu antecessor imediato". No entanto, há características muito positivas. O entrosamento dos câmbios manual e CVT continua bom. Além disso, "o espaço interno oferecido pelo piso semiplano é ótimo, tal como o porta-malas de 536 litros. Da mesma forma, o conforto de rodagem também não decepciona", ressaltou o nosso correspondente.

[1]

Volkswagen Jetta

Depois de passar pelo Virtus, você pode estar pensando pobre Jetta, acabará canibalizado pelo lançamento. Na verdade, ele já tem uma nova geração a caminho, bem maior e mais sofisticada. Ele contará com a plataforma MQB A1 usada pelo Golf, de quem herdará também as motorizações Flagramos o modelo na versão GLi nos Estados Unidos, equivalente em mecânica ao nosso Jetta Highline. No lugar do antigo EA211 2.0 TSI de 211 cv e 28,5 kgfm, o sedã terá o mesmo 2.0 TSI EA888 do Golf GTI, com 220 cv e 35,7 kgfm. Podemos esperar por zero a 100 km/h em menos de sete segundos. O VW continua importado do México e será apresentado no Salão de Detroit, em janeiro de 2018. O desembarque no Brasil ocorrerá até o segundo semestre do ano que vem

[1]

Renault Logan

[1]

Conforme antecipamos, o facelift do Logan só chegará no início de 2019. O sedã compacto receberá faróis com luzes de rodagem diurna e lanternas mais sofisticadas. Os retoques serão diferentes dos Dacia europeus, porém, nem tanto. O melhor pode chegar antes mesmo da reforma: o câmbio CVT promete substituir o Easy-R automatizado de cinco marchas, uma novidade revelada por **Autoesporte**.

DIVULGAÇÃO; [1] AUTOMEDIA

Hatches

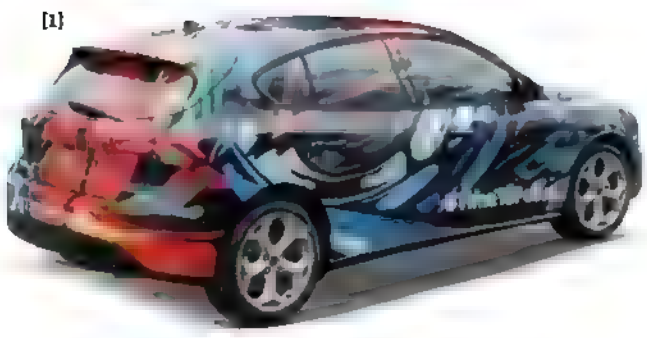
TEM NOVIDADES QUE SERÃO APRESENTADAS EM 2018, PORÉM, HÁ ALGUMAS QUE COMEÇARÃO A SER VENDIDAS APENAS NO ANO SEGUINTE

[1]

Ford Focus

O novo Focus está cada vez mais próximo de ser apresentado – o modelo de terceira geração deve ser apresentado pela Ford no Salão de Detroit, em janeiro de 2018. Justamente no seu aniversário de 20 anos. No entanto, a produção na Argentina não vai começar antes do segundo semestre, então, o lançamento no Brasil será no início de 2019. O carro abandonou a camuflagem pesada e adotou uma cobertura psicodélica indiscreta. Dá para notar que o estilo frontal será bem próximo do apresentado pelo Fiesta europeu de nova geração, só que o Focus terá detalhes mais high-tech, tais como os faróis integralmente de leds. A lateral não tem mais o esquema de três janelas que vinha da primeira geração do modelo, lançado em 1998. O recorte das portas traseiras ficou mais agressivo e lembra carros premium como o BMW Série 1, enquanto as linhas laterais mostram vincos bem demarcados. Atrás, as lanternas de leds tridimensionais darão um toque ainda mais agressivo. A plataforma é inteiramente nova, a C Global se despede. Os motores também: os mais baratos contarão com o 1.5 Dragon, mas há um motor de quatro cilindros com a mesma litragem, turbo e injeção direta. O câmbio será automático convencional.

[1]



Toyota Yaris

Investida nos compactos premium

Enquanto alguns apostavam que o novo Toyota nacional será o Vios, **Autoesporte** confirmou que o carro seria uma versão mais simples do Yaris hatch e sedã. É um projeto para mercados emergentes. Para ser mais barato, o carro dispensa a nova plataforma global TNGA (Toyota New Global Architecture) e investe em uma versão evoluída da arquitetura EFC (Entry Family Car) do Etios, voltada a modelos de acesso. Segundo fornecedores ouvidos por **Autoesporte**, a base terá um bom nível de segurança, mesmo que não conte com aços de ultra altarresistência (estampados a quente) na mesma proporção do novo Polo/Virtus e outros concorrentes. A mecânica será meio Etios, meio Corolla. Do compacto ele deve herdar o motor 1.5 16V de 107 cv e 14,7 kgfm (números do Etios). Por sua vez, a transmissão vem do médio, a elogiada caixa CVT. Ele deve dispensar o câmbio automático de quatro marchas, que servirá apenas ao Etios, cujas versões mais caras sairão de linha. Outro carro afetado pela chegada do Yaris foi o Corolla GLi, cuja função de veículo de acesso para o público PCD deixará de ser necessária. Apenas o GLi Upper mais equipado e caro (R$ 92 690) permaneceu à venda. Um Yaris mais forte com motor 1.8 de 144 cv cairia muito bem, ainda mais se ele pudesse vir com a caixa manual de cinco velocidades. Um sonho pouco provável

Renault Sandero

Tal como o Logan, o Sandero reestilizado começará a ser vendido no início de 2019 e terá algumas diferenças em relação ao facelift europeu (*foto acima*), especialmente o Stepway, cujo estilo no Brasil sempre foi mais chamativo. O fabricante chegou a registrar imagens dos modelos reformados no Instituto Nacional da Propriedade Industrial (Inpi). Curiosamente, a terceira geração de Sandero e Logan será lançada na Europa no mesmo ano. De acordo com fornecedores, a Renault manterá o carro atual por mais algum tempo. A linha renovada terá os conhecidos motores 1.0 SCe e 1.6 SCe, apresentados em 2016. A grande novidade mecânica pode chegar antes da reforma, o câmbio CVT da Nissan, que substituirá o Easy-R automatizado nos 1.6. Será um ganho enorme em agilidade em arrancadas e retomadas, sem falar na eficiência maior das transmissões continuamente variáveis. Esperamos que o ESP seja oferecido em outras configurações além dos 1.6 Easy-R e RS

Nissan March

Em março deste ano, **Autoesporte** publicou que a Nissan tinha planos de nacionalizar o March, mas teria que simplificar o modelo em relação ao europeu. O estilo pode até ser mantido, porém, o alto nível de tecnologia era um empecilho que encareceria demais o novo hatch. Agora, parece que estávamos no caminho certo. O compacto vendido na Europa como Micra manteve a mesma plataforma do atual, ele não compartilha a mesma arquitetura do primo Clio, também do grupo Renault-Nissan. Isso facilitaria o processo de adaptação do futuro brasileiro, que pode ser produzido a partir de 2019 na fábrica de Resende, Rio de Janeiro. Ainda não temos a confirmação se o March atual continuará em linha.

A quinta geração é bem maior e traz uma sofisticação técnica incomum para a categoria. A principal motorização fica por conta do 1.2 turbo associado ao câmbio automático de dupla embreagem, conjunto que poderia ser substituído pelo atual 1.6 aspirado e caixa CVT no Brasil. Além disso, tecnologias como frenagem automática e controle de cruzeiro adaptativo devem ser deixadas de lado.

O March nacional ficará mais próximo do Kicks em equipamentos, um patamar que não chega a ficar atrás quando comparado aos concorrentes nacionais. Seja como for, a Nissan terá uma chance de se estabelecer no nicho dos hatches compactos premium.

É certo que o March pode ser simplificado, será assim também em outros mercados como a Índia. É justamente do Sudeste Asiático que pode vir o sedã do novo Micra. O projeto atual está sendo adaptado ao formato três volumes e o resultado manterá a ousadia visual do hatch. Ou seja, será bem mais ousado que o Versa.

Outras categorias

SETORES COM MENOS LANÇAMENTOS GUARDAM SURPRESAS DE PESO CAPAZES DE MEXER COM O MERCADO

Picape Volkswagen

Confirmada oficialmente pela Volkswagen, a nova picape foi antecipada com exclusividade por **Autoesporte**. Antes guardado a sete chaves, o projeto agora é comentado até pelo novo presidente da VW. "Estamos bem avançados com a picape, este é um segmento muito importante para nós, mas não é hora de nenhum anúncio", afirmou Pablo Di Si. O utilitário faz parte do plano de lançar 20 carros até 2020. Destes, 13 serão feitos no Brasil e dois na Argentina. É provável que a picape média seja produzida na fábrica de Pacheco, pois ela deve compartilhar componentes com o projeto do Tharu, já confirmado para a fábrica argentina. A picape terá porte médio-pequeno e ficará entre a Renault Duster Oroch e a Fiat Toro. A plataforma é a média MQB A1, o que ajuda a explicar por que o Golf Variant tem sido utilizado como mula desse novo projeto. Esperamos pelas mesmas motorizações do Tharu, além de opção com tração integral permanente 4Motion.

[1]

DIVULGAÇÃO; [1] RENATO ASPROMONTE [1] JOÃO KLEBER AMARAL

Fiat "Strada"

A Fiat estava em dúvida sobre a evolução da Strada, prevista para 2019. O estilo poderia ir para o lado do Argo ou do Mobi. No entanto, apuramos com fonte que não há projeto algum de picape Mobi, o visual do subcompacto está sendo utilizado na mula, mas o design final será mais parecido com o do Argo mesmo e a plataforma usará soluções de vários carros da linha Fiat. Conforme havíamos revelado, a dianteira se valerá de componentes do Argo e do Mobi, até para facilitar a compatibilidade com o motor Firefly, enquanto a traseira será uma mistura da arquitetura da Fiorino (327) e Strada (176), sendo que a segunda deve ceder a suspensão por eixo rígido

[2]

Chevrolet Spin

Depois do Onix, Prisma e Cobalt, a Spin é o único Chevrolet da plataforma GSM que não foi reformado. Não foi esquecimento da General Motors, o familiar reformado será lançado ainda no primeiro semestre de 2018 A nossa projeção exibe justamente o maior ponto de mudança a traseira com lanternas horizontais que se espicham até a tampa. Esse detalhe de estilo pode ser visto nos protótipos de testes, mesmo com o uso de cobertura preta. A dianteira terá faróis mais detalhados e luzes de rodagem diurna. A aventureira Activ continuará a fazer parte da linha. O motor 1.8 não terá mudanças e a central MyLink já foi atualizada.

Ford Mustang

O ícone enfim entre nós

No momento em que você estiver lendo esta revista, a Ford deve ter começado as pré-vendas do Mustang, que será comercializado primeiro como cupê até fevereiro, conforme apurado pelo editor Diogo de Oliveira. A versão será única: GT V8. É mais provável que o esportivo venha apenas com o câmbio automático de seis marchas. A despeito disso, ainda são 441 cv e 55 kgfm de torque para brincar A tração é traseira, mas há diferencial autoblocante para ajudar acelerar sem medo O zero a 100 km/h ficará abaixo dos 5 s, enquanto a velocidade máxima ultrapassa os 280 km/h.
A versão vendida por aqui deve ser a GT Premium, equipada com itens como ar-condicionado digital duas zonas, sistema de som premium com nove alto-falantes, bancos dianteiros elétricos com ventilação e aquecimento, multimídia Sync3, rodas aro 18 calçadas em pneus 235/50, airbags frontais, laterais dianteiros, do tipo cortina e para os joelhos do motorista, além de controles de estabilidade e de tração. No primeiro contato com o esportivo, realizado nos Estados Unidos, o diretor Marcus Vinicius Gasques não poupou elogios ao ajuste dinâmico. "O motor V8 pode ser a essência de um carro que leva as letras GT, mas, indo além de suas respostas enérgicas, o prazer de conduzir esse Mustang fica muito também por conta da suspensão independente nas quatro rodas, MacPherson na dianteira e integral-link na traseira, o conjunto de suspensão evita o rolamento da carroceria em velocidade, curvas e sobre irregularidades do piso, transmitindo confiança ao motorista e conforto para os ocupantes. As rodas de 19 polegadas calçam pneus Pirelli PZero 255/40", afirmou Marcus. Na ocasião, a Ford estimou o valor do carro em algo acima de R$ 270 mil Se for vendido de fato abaixo dos R$ 300 mil, o Mustang chegará mais barato do que o Camaro cupê, comercializado por R$ 310 mil

MERCEDES-BENZ CLASSE X | R$ 300.000*

DIVULGAÇÃO

*Preço estimado

A variável inesperada

CLASSE X SURPREENDE QUEM ESPERAVA QUE UMA PICAPE MERCEDES SERIA SÓ UM SUV COM CAÇAMBA. PARA O BEM E PARA O MAL

ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)

A Mercedes-benz não quer revolucionar o segmento de picapes. Quer apenas trazer aqueles diferenciais que só a marca alemã de luxo poderia e, assim, quem sabe, tirar alguns clientes de Toyota, Ford e Volkswagen da cabine de suas picapes e colocá-los a bordo da nova Classe X. Não é pouca coisa, já que é a primeira vez que a empresa faz uma picape de verdade e seu lançamento acontece meses após a estreia de uma nova competidora feita sobre a mesma plataforma: a Renault Alaskan (a Nissan Frontier também é feita sobre o mesmo chassis). No Brasil, ela só começa a ser vendida no primeiro trimestre de 2019. A aposta é de que o segmento vá crescer significativamente pelos próximos anos, criando espaço para todos. Até mesmo para uma picape de luxo. Mas o que é uma picape de luxo, afinal? Provavelmente nada disso que está na sua cabeça ao pensar em um modelo Mercedes.

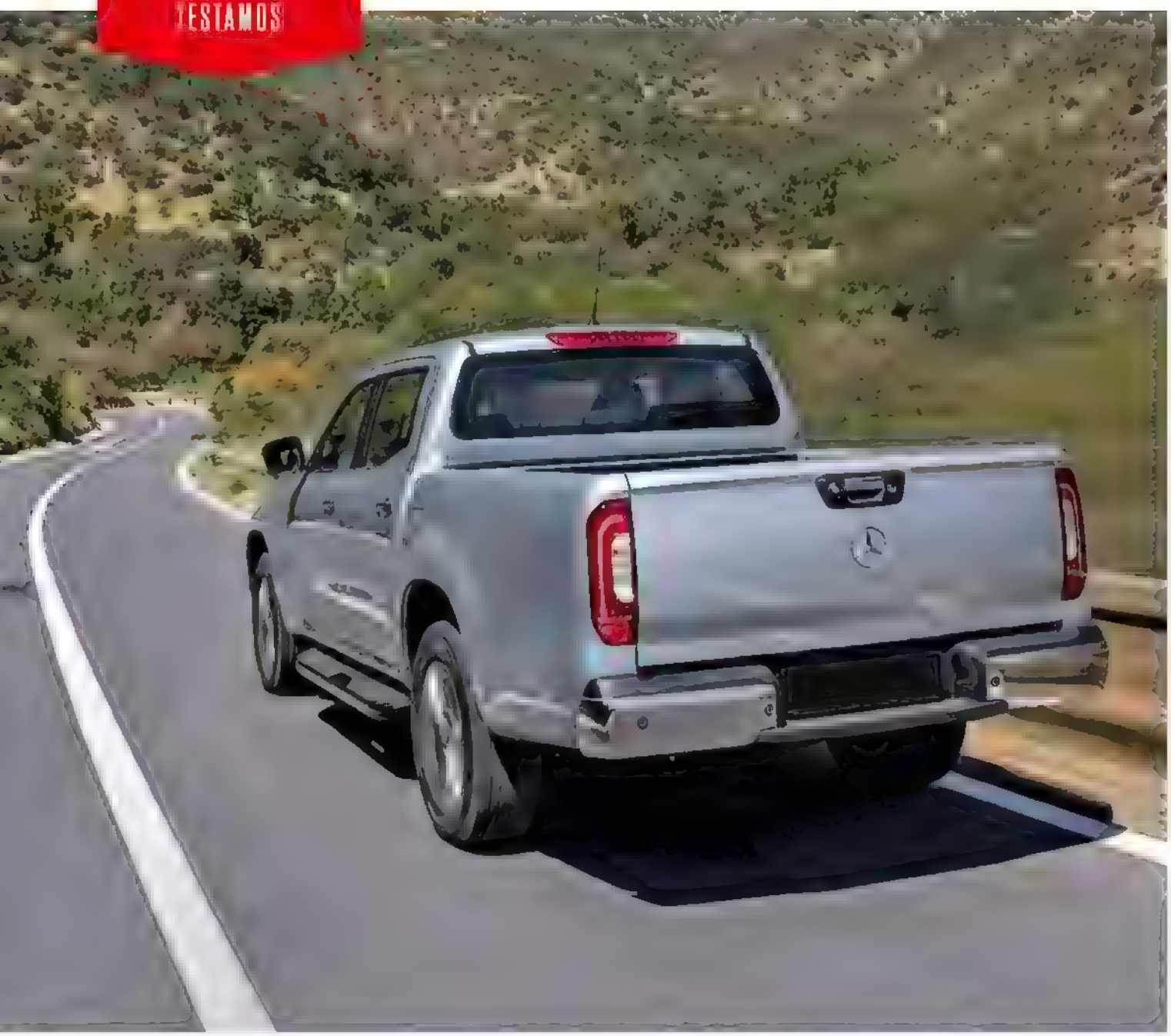
"A Classe X não é uma versão picape de um SUV", é o que os engenheiros mais repetiram durante o lançamento do modelo no Chile. "As pessoas não podem entrar nela esperando encontrar o mesmo interior do GLE", afirma Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing da área de comerciais para a empresa no Brasil. Esse posicionamento é muito importante. É aquela descrição que você tem que ter na sua cabeça antes de sequer ver a Classe X ao vivo. Como a sinopse de um filme. Isso porque, em comparação aos automóveis da alemã, a picape tem acabamento bem simples. O suficiente para nem mesmo parecer uma Mercedes.

Conforto é digno de SUV, com isolamento acústico elevado e suspensão macia sem tirar respostas

Simplicidade de acabamento vai além da robustez e indica falta de personalidade para um modelo premium

VISUAL

O exterior é pouco ousado e segue bem à risca as formas e proporções já estabelecidos no segmento. Mas ainda há espaço para inventividades, algumas mais bem-sucedidas, outras, menos. A dianteira elevada e com capô robusto dão personalidade forte. A lateral, com poucos elementos e sutis vin-



cos e curvas, aplicam o aspecto de uma picape longa e ágil (o que ela de fato é). O porém fica para a traseira, com os conjuntos de luzes que não invadem nem a lateral, nem a tampa. Falta personalidade e o logo clássico da estrela de três pontas acaba ficando até discreto. Tudo bem, isso dá mais funcionalidade e menor custo para a troca de peças, mas é pragmático demais. Isso que o exterior nem é o ponto de maior espanto.

O interior tem muitas opções de acabamento, que vão do toque mais esportivo ao sofisticado, mas todas seguem a mesma regra. A parte superior dos painéis frontal e das portas sempre é revestida de materiais de imitam couro, com costura grossa à mostra. Todo o painel de instrumentos é centralizado por uma peça plástica de boa aparência que dá um aspecto leve e limpo ao desenho. As seis saídas de ar dianteiras são discretas e a tela multimídia salta aos olhos, parecendo um tablet casualmente encaixado. Tudo isso somente na parte superior do painel, enquanto, abaixo, só há uma coisa: plástico. Muito plástico preto.

PICAPE CLÁSSICA

Essa é a 220D, a picape mais charmosa da Mercedes-Benz e, tecnicamente, a segunda, já que a primeira nasceu em 1946 (chamada 170D). Ela foi fabricada em 1971 na Argentina como uma solução criativa para um mercado cuja importação de carros ainda era proibida. A lei permitia a importação de peças e partes de carroceria no caso de utilitários, o que levou à criação da La Pickup. O motor era um 2.2 a diesel de 61 cv e 12,8 kgfm, acompanhado de uma transmissão automática. O estilo é surpreendentemente sofisticado e realmente parece um luxuoso Mercedes com caçamba. Com apenas 1.200 unidades produzidas, foi descontinuada em 1975 e se tornou peça de colecionador.

DIVULGAÇÃO

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversa , 4 cil em linha, 2 2, 16V, comando duplo, injeção direta, diesel

POTÊNCIA
190 cv a 3 750 rpm

TORQUE
45,8 kgfm entre 1.500 e 2 500 rpm

CÂMBIO
Automático de 7 marchas, tração 4x4

DIREÇÃO
Assistênc a hidráulica

SUSPENSÃO
Braços sobrepostos (diant) e multibraço parc almente rígido (tras.)

FREIOS
Discos vent odos (d ant e tras.)

PNEUS
255/65 R17

DIMENSÕES
Compr **5,34 m**
Largura **1,92 m**
A tura **1,81 m**
Entre-eixos **3,15 m**

TANQUE
73 tros

CAPACIDADE DE CARGA
1.016 kg (fabricante)

PESO
2 234 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,4 pol., não sensíve ao toque

GARANTIA
Não tem

CESTA DE PEÇAS**
Não tem

SEGURO***
Não tem

REVISÕES
Não tem

O impacto da imagem não é pouco. Poderia a Mercedes ter feito uma picape pobre? Não é bem assim. O material é de boa qualidade e parece capaz de aguentar muitas entradas e saídas de ocupantes usando botas cheias de barro. Os tapetes, apesar de simples, são espessos e de aparência durável. É uma estranha relação entre a Mercedes-Benz carros e seus acabamentos de luxo e a Mercedes-Benz veículos comerciais e suas vans e caminhões para trabalho. A marca quer agradar o dono de picape que só vai andar na cidade, mas sem afastar o pessoal do agro que quer entrar na terra. O problema é que a mescla não ficou natural, e deixa a Classe X em um limbo estranho, pragmático e de onde é difícil de tirá-la. Até a hora de dirigi-la pra valer.

AO VOLANTE

Pude andar por mais de 400 km ao volante da versão 250 d Power, modelo topo de linha que tem motor 2.3 litros a diesel de 190 cv de potência e 45,8 kgfm de torque. O conjunto mecânico também é composto por uma transmissão automática de sete marchas e é praticamente o mesmo oferecido na atual Nissan Frontier, embora a engenharia alemã tenha feito modificações para adequá-lo ao modo de ser da Classe X.

Em comparação ao modelo japonês, por exemplo, a picape Mercedes é mais larga, com 1,920 metro (contando os retrovisores). O eixo traseiro também foi totalmente refeito, que se tornou um multibraços parcialmente rígido, com molas, amortecedores a gás e estabilizador totalmente novos (tudo sem uso de extensões para alcançar a tal largura extra). Os freios dianteiros e traseiros são a disco, ao contrário da Frontier, que tem o sistema de trás a tambor.

Você pode achar que é pouca mudança ou achar que é o suficiente. O fato é que, na hora de dirigir, a picape ganha, finalmente, um pouco daquela personalidade Mercedes. Mas isso também não aconteçe rápido. Embora a posição de dirigir seja elevada e confortável, o volante não traz ajuste de profundidade, apenas de altura, e a direção hidráulica é bem pesada. O banco é recheado de espuma firme revestida de couro, que permite uma posição ereta e natural de dirigir.

O que mais chama atenção é o conforto à bordo. A largura extra da cabine favorece o espaço para os ocupantes traseiros e o motorista, que ganha margem para o braço esquerdo na hora de manobras mais amplas. O revestimento de isolamento também é muito bom. Há pouquíssima invasão do som do motor na cabine, a

Volante tem pegada firme, mas sem ajuste de profundidade e direção hidráulica é pesada em baixas velocidades

Seção inferior do painel chama atenção pela simplicidade e excesso de plásticos, mesmo com detalhes cromados

ponto de nem mesmo parecer um motor a diesel. Água e poeira também não passam das borrachas da porta, preservando o interior.

A fileira de trás carrega os problemas clássicos de uma picape, como a posição elevada para as pernas e a proximidade do teto, mas consegue ser bem agradável para percursos longos, especialmente pela distância em relação à fileira da frente. As saídas traseiras de ar-condicionado, apesar de simples, funcionam bem no direcionamento do ar.

CONFORTO DE SUV

A largura também é responsável por dar uma belíssima estabilidade à Classe X. Espero que a Mercedes não ache ruim eu fazer a comparação, mas poucas vezes uma picape de verdade teve uma estabilidade tão próxima de um SUV. A suspensão mantém todas as rodas no chão muito bem, mesmo em terrenos acidentados, e nunca há a sensação de perda de controle, mesmo quando a caçamba vazia vai um pouco além nas curvas de alta velocidade. O modelo está sempre à mão e comunicativo, com sistemas de assistência que ainda podem fazer correções em casos emergenciais.

DIVULGAÇÃO

A MERCEDES PREPARA

uma versão de tração integral e motor V6 de 258 cv e 56 kgfm para o meio do ano que vem

Um curto-circuito off-road criado pela Mercedes para o lançamento também permitiu constatar um bom equilíbrio das funções 4x4. A Classe X vem equipada com o sistema 4Matic, que pode ser ativado em velocidades até 100 km/h e oferece dois tipos de tração total: "4H" para percursos leves e menos exigentes e "4L", que aplica a reduzida para sair de terrenos mais lameados. Como opcional, há ainda o bloqueio de diferencial, que direciona 100% da tração para o eixo traseiro. Nada determinante para colocar a picape em lugar de destaque como opção para fora de estrada, mas ainda assim um pacote interessante, que mostra que a Mercedes não quer ignorar quem vive no campo.

A picape também mostra sua predileção pelo título de premium com funções como assistente de descida de ladeira (que guia automaticamente mesmo nos terrenos mais acidentados). Em duas unidades testadas, porém, o sensor de estacionamento traseiro sempre parecia um pouco demorado a identificar um obstáculo, o que pode ser ruim na cidade.

A Mercedes vai oferecer um monte de acessórios originais. O cliente terá a opção de deixar a picape com cara mais urbana ou estradeira, sofisticada ou esportiva com itens como santantônios, lonas e coberturas de caçamba, estribos, entre outros. O intuito é que o dono possa deixar a Classe X ao seu gosto e, de certa forma, isso aponta o principal problema da picape: ela não tem personalidade suficiente para você de fato saber o que ela é. E a maior parte das qualidades só serão sentidas por quem dirigi-la. Mas antes disso, vem o trabalho difícil: convencer o cliente de que uma picape Mercedes não tem que parecer um carro da marca. E que ela pode ser uma boa opção para quem já compra uma Hilux. E, claro, o preço. Embora a marca não tenha revelado o valor para o Brasil, é provável que ela chegue importada da Argentina, onde a produção começa em 2019, na casa dos R$ 300 mil. Por enquanto, saber se vale isso tem muito mais a ver com a personalidade do comprador do que com a picape propriamente.

QUANTO DE NISSAN TEM NESSA MERCEDES?

A pergunta é difícil de responder, já que os próprios engenheiros da marca se recusam a dar um valor porcentual de componentes novos. Mas é fácil perceber que, apesar da motorização e do câmbio serem bem próximos, os ajustes e propostas apontam para direções diferentes. No caso da Nissan, o conforto é deixado de lado em favor de um pacote mais acessível e robusto. Não descarte, porém, uma revisão nos itens da linha quando o terceiro membro desse clube que usa a mesma plataforma chegar no meio do ano que vem: a Renault Alaskan.

TESTAMOS

HONDA CIVIC SI | R$ 150.000*

SI agora respira mais fundo

NOVA GERAÇÃO DO ESPORTIVO É A PRIMEIRA A SER EQUIPADA COM TURBO, E A BOA NOTÍCIA É QUE A VENDA NO BRASIL COMEÇA NOS PRÓXIMOS MESES

MARCUS VINICIUS GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

Ajustes na injeção e na pressão do turbo resultaram em bom acerto para o já conhecido motor 1.5

Acabamento tem toques esportivos, mas é pouco superior aos Civics já vendidos no Brasil

DIVULGAÇÃO

A Honda anunciou que vai começar a vender o Civic SI na versão cupê de duas portas para o Brasil no fim do primeiro semestre de 2018. O anúncio foi feito por Issao Missoguchi, presidente da empresa para a América do Sul, em evento no Japão, pouco antes da abertura do Salão de Tóquio. Os preços para o modelo esportivo não foram definidos, mas devem ficar acima dos R$ 150 mil.

Apresentado há pouco mais de seis meses, o Honda Civic Si atual é montado em Ontário, no Canadá, para atender aos mercados de Canadá e Estados Unidos, nas versões cupê de duas portas e sedã de quatro. Seu motor é fabricado em Anna, Ohio, EUA, a partir do 1.5 Turbo instalado na Touring à venda no Brasil. É a primeira vez que o Civic SI é equipado com motor turbo. Mas ainda há outras diferenças.

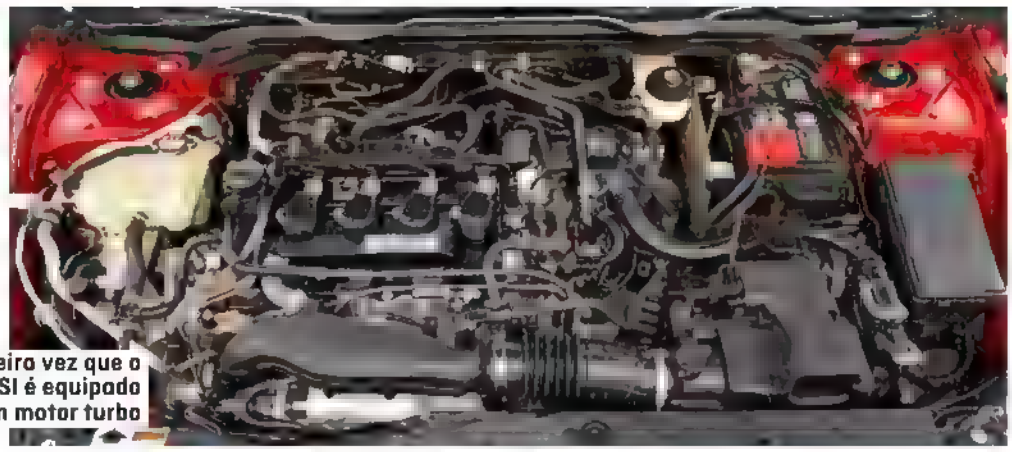
Para a versão mais esportiva do Civic, o motor de quatro cilindros e duplo comando de válvulas variáveis no cabeçote passou por um remapeamento da injeção direta de gasolina e aumento da pressão do turbo. A intervenção elevou seu rendimento de 173 cv para 208 cv de potência a 5.700 rpm. O torque também saltou de 22,4 kgfm para 26,5 kgfm entre 2.100 e 5 mil rotações. Além de mais eficiente, o motor também entrega seu melhor rendimento em rotações mais baixas do que no passado.

Autoesporte pôde dirigir o Civic Si poucas horas antes do anúncio formal da importação. A avaliação foi em Sodegaura Forest Raceway, circuito próximo a Tóquio. Antes de avaliar o comportamento na pista, vale uma boa olhada no estilo do carro, que já deixa de lado os cromados e se apresenta com a dianteira com grade preta, a mesma do Civic Sport feito no Brasil.

As rodas de liga leve são de 18 polegadas, com dez raios e acabamento em dois tons, calçadas com pneus 235/40, largos e de perfil baixo. Na traseira, formas e luzes de led conversam para reforçar a esportividade. Destaque para o aerofólio e a saída central de escapamento, com forma de polígono. As grandes tomadas de ar da dianteira, e as saídas na traseira, têm apenas efeito estético.

Falando um pouco mais de técnica, Hideki Matsumoto, engenheiro-chefe de produto da família Civic, afirma que essa geração do SI está 25% mais rígida, o que reduz a torção da carroceria e torna o comportamento do carro mais previsível. Segundo a Honda, o esportivo também está 8% mais leve do que a geração anterior.

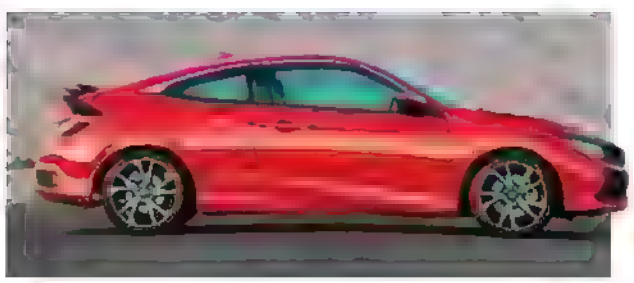
Carro permite escolher entre estilo de condução normal ou mais agressivo



É o primeiro vez que o Civic SI é equipado com motor turbo

* Preço estimado

A COR VERMELHA DÁ O TOM *nervoso no interior do SI, junto com o alumínio*



Rodas de dez raios têm dois tons e são exclusivas da versão

O carro ganhou ainda conjunto de suspensão (McPherson na dianteira e multibraços na traseira) mais adequado para a condução esportiva. Os amortecedores são adaptativos, as molas estão mais firmes e as barras estabilizadoras ficaram mais rígidas, 30% na frente e 60% atrás. A Honda informa também que as buchas são sólidas nos dois eixos, e na dianteira os braços ultra-rígidos são compartilhados com o Type R, tudo para deixar o comportamento do carro mais neutro.

No interior, o tempero esportivo do SI está presente no acabamento com costuras vermelhas nos bancos dianteiros, forração das portas, volante e até no câmbio, cuja alavanca é de alumínio, assim como os pedais. Comandos e quadro de instrumentos digital têm iluminação vermelha, e um friso imitando fibra de carbono enfeita o painel.

Durante o teste, a vocação do modelo se manifesta rapidamente na pista, onde a transmissão de marchas encurtadas faz um dueto impecável com o motor. Os engates do câmbio manual de seis velocidades são exatos. Com assistência elétrica, a direção de relação variável com dois pinhões tem respostas precisas. O ronco agradável do quatro cilindros entra em perfeita sintonia no conjunto, compondo um trio afinado. Com potência e força disponíveis em baixas rotações, as respostas ao acelerador agradam e dão conta de uma performance mais esportiva.

O motorista pode selecionar entre dois modos de condução: Normal e Sport, que alteram o comportamento do carro – como as respostas do acelerador e a firmeza dos amor-

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1.5, 16V, comando duplo variável, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
208 cv a 5 700 rpm

TORQUE
26,5 kgfm a 2.100/5.000 rpm

CÂMBIO
Manual de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (d. ant.) e (tras.)

PNEUS
235/40 R18

DIMENSÕES
Compr. **4,50 m**
Largura **1,78 m**
Altura **1,39 m**
Entre-eixos **2,70 m**

TANQUE
46,8 litros

PORTA-MALAS
337 litros (fabricante)

PESO
1.310 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
N.D.

CESTA DE PEÇAS
N.D.

SEGURO
N.D.

REVISÕES
N.D.

tecedores –, e permitem escolher entre uma condução mais voltada para o conforto ou o desempenho mais esportivo. O acerto de suspensão atua com eficiência nas curvas mais fortes, o carro desenha a trajetória com estabilidade e sobra para os bons apoios laterais dos bancos segurar o corpo do motorista.

Discos de freios de 12,3 polegadas nas rodas dianteiras são parte do pacote de segurança. O SI conquistou cinco estrelas no teste de colisão do NCAP. Segurança em dia, o conforto fica por conta do ar-condicionado de duas zonas, e o entretenimento a cargo do multimídia com tela de sete polegadas. O sistema é compatível com Apple CarPlay e Android Auto.

O Civic SI oferece um pacote sedutor para seu fã-clube no Brasil, mas representa um desafio para a Honda. Chega mais caro e menos potente que um VW Golf GTI, um concorrente de respeito.

Além do rápido contato com o Civic SI, a Honda incluiu algumas voltas com o Type R no programa. O leitor de **Autoesporte** já teve oportunidade de ler uma avaliação do esportivo no site e na edição de agosto (627). Com motor 2.0 turbo de 320 cv (6.500 rpm) e 40,8 kgfm (4.500 rpm) de torque, o acerto de suspensão, motor e câmbio é tão bom que nem a necessidade de fazer as trocas com a mão esquerda – o carro era o original, produzido na Inglaterra – foi uma dificuldade.

Difícil mesmo é a Honda se convencer a trazer o esportivo para o Brasil, uma importação sempre "em estudos". Mesmo caso do superesportivo híbrido NSX, esse, então, já descartado. Além dos impostos cobrados por aqui, pesam contra a necessidade de pesados investimentos na rede para garantir assistência técnica a carros que teriam volume de vendas inversamente proporcional ao desejo dos mais entusiastas.

Bancos confortáveis oferecem apoio lateral para o motorista e seu acompanhante, recurso bem útil nas curvas mais arrojadas; modelo tem vários itens que valorizam a esportividade, como o aerofólio sobre a tampa do porta-malas, mas as tomadas de ar na frente e as saídas na traseira são apenas estéticas, sem função

TESTAMOS

NISSAN LEAF | **US$ 36.000***

A canção do elétrico

HATCH ELÉTRICO PIONEIRO DA NISSAN CHEGA À SEGUNDA GERAÇÃO COM MAIS FORÇA, MAIS AUTONOMIA E A CHANCE DE COMEÇAR A SER VENDIDO NO MERCADO BRASILEIRO

A segunda geração do Leaf abandonou o jeitão de nave espacial, que vem deixando de dominar o design de carros elétricos em várias marcas. O carro conta agora com estilo de um belo hatch esportivo, bem mais agradável. A Nissan anuncia 400 km de autonomia para a nova geração do carro, e prevê de 8 a 16 horas para uma recarga completa das baterias. Vendido desde setembro no Japão pelo equivalente a US$ 37 mil, o modelo está previsto para chegar ao mercado brasileiro até 2019.

Sete anos após o lançamento e 280 mil unidades vendidas, a Nissan foi além de rever o visual de seu elétrico, e anuncia avanços em potência, torque e eficiência. Destaque também para novos recursos de condução e autonomia. A empresa fez uma apresentação do novo Leaf seguida de breve test drive em seu campo de provas de GranDrive, em Yokusuka, a 62 km de Tóquio. Mais tempo foi dedicado à demonstração de recursos eletrônicos de direção semiautônoma que equipam essa nova geração.

O ProPILOT – a exemplo do que vem sendo oferecido com mais frequência em outros carros não elétricos – permite guardar distância de seguimento do veículo à frente (entre 30 e 100 km/h) e manter o Leaf entre as faixas de rolamento sem interferência do motorista. O sistema também oferece um grau de autonomia acima da média, e faz curvas sozinho com precisão, mas o recurso ainda exige as mãos do motorista ao menos apoiadas no volante.

O ProPILOT Park identifica vagas e estaciona em espaços perperndiculares ou paralelos com precisão. O recurso exige que o motorista mantenha pressionado um botão no console. Caso um animal se aproxime, por exemplo, os sensores identificam sua presença e interrompem a manobra. O mesmo ocorre se, por descuido, o motorista pise no acelerador.

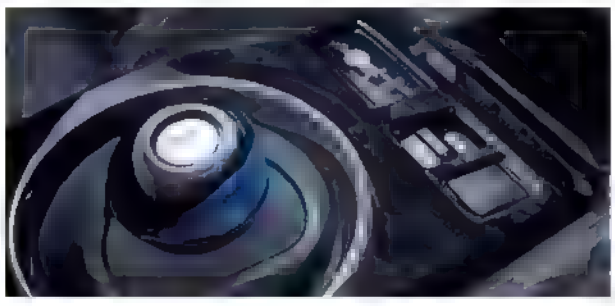
Já o comportamento do e-Pedal é uma experiência à parte. Basta pressionar um botão no console para acionar o recurso. Quando a pressão sobre o pedal de acelerador é aliviada, o carro perde velocidade e até para, ainda

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

Novo Leaf adota tecnologias mais recentes de autonomia e melhora desempenho da bateria

Informações sobre reposição de baterias ainda são incompletas

DIVULGAÇÃO



que esteja em um aclive. Bem melhor que a reação dos carrinhos elétricos de parques de diversões e ótimo recurso para o anda e para dos congestionamentos.

O interior do Leaf continua futurista, sem exageros. Tanto painel de instrumentos como tela multimída são digitais, e permitem personalização. O acabamento é cuidadoso, mas os ocupantes do banco traseiro acomodam-se mais alto e com as pernas ligeiramente erguidas. Efeito do piso mais elevado para abrigar as baterias. É curioso ver quem está nos bancos dianteiros abaixo do convencional. Ainda assim, há bom espaço para pernas e ombros.

O rápido test drive permitiu algumas acelerações mais fortes e um slalon para avaliar a estabilidade. O bastante para constatar que o Leaf oferece respostas vigorosas ao acelerador, direção precisa e rolagem mínima nas curvas, mas pouco para uma avaliação mais completa.

Por enquanto, o Leaf ainda não "canta". O conceito IMx, exibido no Salão de Tóquio, apresentou entre suas propostas o ruído criado pela Nissan para seus carros elétricos. Batizado de Canto para identificar carros da marca e servir de alerta para pedestres, tem mesmo sentido da expressão para nós – "eu canto". Um silvo muito familiar para quem gosta de filmes de ficção científica. Com ou sem canto, que o Leaf chegue logo ao mercado brasileiro.

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, elétrico EM57

POTÊNCIA
150 cv entre 3 283 e 9 795 rpm

TORQUE
32,6/000 kgfm entre 0 e 3 283 rpm

CÂMBIO
Marcha única à frente e ré

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e semi-independente, barra de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e (tras.)

PNEUS
215/50 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,48 m**
Largura **1,79 m**
Altura **1,54 m**
Entre-eixos **2,70 m**

TANQUE
60 litros

PORTA-MALAS
435 litros (fabricante)

PESO
1.520 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque, conexão Apple CarPlay

GARANTIA
3 anos ou 60 mil km, para as baterias, 5 anos ou 100 mil km

TEMPO DE RECARGA
Normal: 16 horas (3 kW) / 8 horas (6 kW)
Carga rápida: 40 minutos para 80%

*Preço inicial no mercado japonês
**Dados referentes ao carro vendido no Japão

TESTAMOS

HYUNDAI IONIQ ELECTRIC | US$ 29.500*

Três tons de verde

DISPONÍVEL COMO HÍBRIDO, PLUG-IN E ELÉTRICO, HATCH MÉDIO DA HYUNDAI PODE SE TORNAR ÍCONE EM QUALQUER UMA DELAS, MAS PRECISA DE INCENTIVOS

A Hyundai ainda espera pelas novas regras em relação a carros elétricos previstas para o plano Rota 2030, substituto do Inovar-Auto. Caso encontre ambiente favorável, o fabricante pode trazer o Ioniq em três versões: híbrida, híbrida plug-in e elétrica. A possibilidade adicionou curiosidade ao teste, realizado em Seul, Coreia do Sul.

O Ioniq pode não ter as formas de cápsula espacial do Toyota Prius, mas ele agrada ao vivo e parece menor do que fazem supor seus 4,47 metros e 2,70 m de entre-eixos, o mesmo do Corolla. A queda de teto e a traseira elevada com vidro duplo são comuns entre os híbridos e elétricos e ajudaram-no a chegar ao coeficiente de penetração aerodinâmica de 0,24.

Nos híbridos, o 1.6 é basicamente o mesmo do HB20, mas tem injeção direta e rende menos: são 105 cv e 14,7 kgfm. Ele se soma ao elétrico de 43,5 cv e 17,3 kgfm de torque para chegarem juntos a 141 cv e 27 kgfm. No plug-in, o motor elétrico chega a 61 cv, suficiente para levar o hatch na eletricidade a até 120 km/h.

No entanto, tínhamos à nossa disposição apenas o Ioniq Eletric para darmos uma volta pela capital sul-coreana. Ao vê-lo, o elétrico se destaca por ter a grade recoberta. Há apenas um escudo meio translúcido no mesmo lugar, que pode ser pintado nos tons cinza-escuro ou claro, dependendo da cor da carroceria.

A energia gerada pelo motor equivale a 120 cv e o torque chega a 30 kgfm. Sem se destacar, a autonomia é de 280 km e a velocidade máxima limitada a 165 km/h, 20 km/h a menos que o híbrido, para poupar energia. Um recarregador rápido de 100 kw/h pode completar 80% da carga em apenas 24 minutos, mas a recarga em uma rede de três fases levará mais: 4 horas e 25 minutos. Na rede convencional, pode se preparar para gastar 12 horas.

Ao me acomodar, nada indica que se trata de um Hyundai diferentão. Ao ligar o carro, só um aviso no painel deixa claro que posso clicar no botão de Drive e me mandar. Não há alavanca na versão elétrica. O painel de sete polegadas em alta resolução e a central multi-

JULIO CABRAL
(jcabral@edg.obo.com.br)

A dirigibilidade é bem agradável e você pode regular o nível de regeneração dos freios, o que deixa a tocada bem parecida com a de um carro convencional

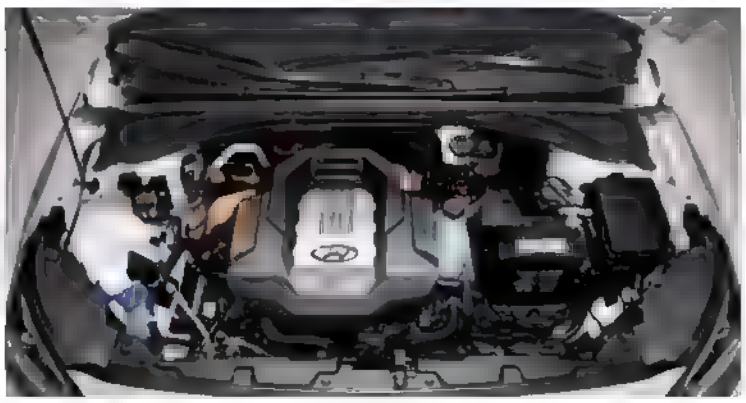
A autonomia não é tão grande quanto em outros elétricos recém-lançados

Central multimídia de oito polegadas é dos melhores já testadas em um Hyundai

mídia de oito polegadas dão o toque smartphone do ambiente.

Embora o Ioniq tenha borboletas no volante, não há marchas, elas servem para regular a regeneração dos freios. Há quatro ajustes, no mais forte, basta tirar o pé do acelerador para ele ir parando sozinho. No mais fraco, ele rola quase sem freio-motor. Há três modos de condução: Eco, Normal e Sport. No terceiro, a performance é mais eletrizante, e o hatch vai de zero a 100 km/h em 9,9 s. Ele arranca com vontade e poderia ter rendido multas nas ruas limitadas a 60 km/h de Seul.

Ultramacia, a direção elétrica contrasta com a suspensão mais durinha. O Ioniq elétrico usa eixo de torção para abrir espaço para as baterias, os demais são multilink e usam até câmbios de dupla embreagem para dar mais esportividade.



Há vários toques ecológicos. Os painéis das portas são de plástico reciclado combinado a serragem e pedras vulcânicas, sem prejuízo da aparência e acabamento, enquanto o ar-condicionado digital duplo pode ser focado no motorista. O recheio de série é ótimo e tem de bancos ventilados a controle de cruzeiro adaptativo. Pena que o espaço atrás não seja bom para quem tem mais de 1,80 metro de altura.

Interior do Ioniq elétrico dispensa a alavanca de câmbio e tem tela de sete polegadas como quadro de instrumentos, mas o espaço atrás não é bom para passageiros com mais de 1,80 metro de altura

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, elétrico

POTÊNCIA
120 cv

TORQUE
30 kgfm

CÂMBIO
Automát co, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétr co

SUSPENSÃO
Indep McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos nos quatro rodas

PNEUS
205/55 R16

DIMENSÕES
Compr **4,47 m**
Largura **1,82 m**
Altura **1,45 m**
Entre-eixos **2,70 m**

PORTA-MALAS
350 litros (fabricante)

PESO
1.420 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

* Preço nos Estados Unidos

DIVULGAÇÃO

TESTAMOS

NISSAN FRONTIER 2.3 SE 4X4 | R$ 150.990*

Econômico demais

IMPORTADA DO MÉXICO, NOVA VERSÃO BÁSICA DA NISSAN FRONTIER ABRE MÃO DE EQUIPAMENTOS DE SÉRIE E FICA AQUÉM DAS PRINCIPAIS RIVAIS EM CUSTO-BENEFÍCIO

Oito meses se passaram desde que a Nissan Frontier desembarcou renovada no Brasil até ganhar uma versão de entrada. A nova configuração SE chega por R$ 150.990, preço mais convidativo que os R$ 166.700 da LE, mas abre mão de muitos itens de série. O resultado é um custo-benefício nada expressivo.

Basta comparar a relação de equipamentos com outras picapes médias para entender o porquê. Pode procurar o quanto quiser, você não vai achar itens considerados básicos mesmo em picapes menores, como tela multimídia sensível ao toque e sensor crepuscular. E, pior ainda, prepare-se para a dor de cabeça na hora de manobrar os 5,25 metros de carroceria porque a versão basicona faz economia até nos sensores e na câmera de ré, que são essenciais para um veículo desse porte. A ausência faz ainda menos sentido quando lembramos que o diferencial do Nissan Kicks é a câmera 360 graus, que ajudaria muito os motoristas da Frontier. Chevrolet S10 e Ford Ranger já oferecem na casa dos R$ 150 mil versões com a maioria desses itens. Isso sem falar nos sete airbags da Ranger, em contrapartida aos apenas dois de série da Frontier SE.

Contudo, nem tudo são problemas na vida dessa picape. Por fora, os poucos prejuízos no visual (como a ausência de estribos, luzes de led e capota marítima) são compensados pelos retrovisores e maçanetas cromados, além do design bastante moderno. A cabine é simples, mas não desagrada. O revestimento aposta em plástico rígido, porém, a peças são bem encaixadas e os comandos são intuitivos. Além disso, o quadro de instrumentos tem tela colorida com boa resolução e é fácil de usar.

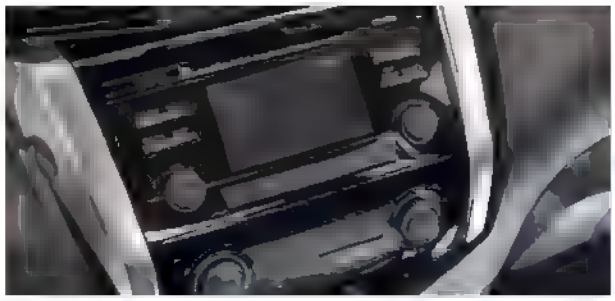
Ao menos o desempenho continua o mesmo: o motor é um 2.3 biturbo movido a diesel, responsável por produzir 190 cv de potência máxima e bons 45,9 kgfm de torque. O câmbio é automático de sete velocidades e a tração é integral temporária. Depois de fazer certo esforço para vencer a imobilidade, a Frontier tem bom fôlego e as trocas de marchas são suaves.

GUILHERME B. MUNIZ
(gmuniz@edglobo.com.br)

Motor e câmbio são bem casados e garantem bom desempenho à picape

Lista de itens de série é muito mais enxuta do que a das principais rivais

DIVULGAÇÃO



Motor 2.3 movido a diesel tem dois turbos e câmbio automático faz trocas suaves

Acabamento da cabine é simples, mas o ponto fraco é a ausência de tela sensível ao toque

O motor é equipado com um turbo que funciona em alta pressão e outro em baixa. Eles levam a picape aos 100 km/h em 10,1 segundos, conforme nossos testes. Outro benefício, segundo a Nissan, é a redução no consumo de combustível. Ainda assim, são números altos, típicos das picapes grandalhonas: 7,7 km/l na cidade e 10,3 km/l na estrada.

Apesar de ter perdido os ajustes elétricos do banco, o motorista encontra facilmente uma boa posição. Só seria mais confortável se a coluna de direção oferecesse ajuste de profundidade, há apenas de altura. Um ponto realmente negativo é a ausência de direção elétrica, a assistência hidráulica é pesada e dificulta a vida do motorista em manobras, embora entregue firmeza em altas velocidades.

Quem viaja atrás tem ótimo espaço, com conforto para até três adultos. Entretanto, o passageiro central traseiro sequer tem cinto de três pontos ou encosto de cabeça. A caçamba de 805 litros é menor do que a das rivais e não tem ganchos de fixação.

Para tentar compensar tantas ausências, a Nissan manteve alguns bons itens, como ar com saídas para o banco traseiro, chave presencial e controle de descida, além de uma tomada 12 V na caçamba e duas na cabine.

Atualmente, é importada do México, mas sua produção deve ser transferida para a Argentina em 2018. Lá, ficará ao lado da Renault Alaskan e Mercedes Classe X, que compartilham sua plataforma. Quem sabe passe a compartilhar também os itens de série que faltam para se equiparar às líderes de mercado.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,1 s**
0 - 400 m **17,1 s**
0 - 1.000 m **31,4 s**
Vel. a 1.000 m **167,7 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4,6 s**
60-100 km/h (D) **5,6 s**
80-120 km/h (D) **7,0 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **45,0 m**
80 - 0 km/h **28,5 m**
60 - 0 km/h **16,0 m**

CONSUMO
Urbano **7,7 km/l**
Rodoviário **10,3 km/l**
Média **9,0 km/l**
Aut. em estrada **720,0 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.3, 16V, comando duplo, biturbo, injeção direta de diesel

POTÊNCIA
190 cv a 3.750 rpm

TORQUE
45,9 kgfm a 2.500 rpm

CÂMBIO
Automático de 7 marchas, tração integral temporária

DIREÇÃO
Hidráulica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
255/70 R16

DIMENSÕES
Compr. **5,25 m**
Largura **1,85 m**
Altura **1,85 m**
Entre-eixos **3,15 m**

TANQUE
80 litros

CAÇAMBA
805 litros (fabricante)

PESO
1.985 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
5 pol., não sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 5.495

SEGURO***
R$ 8.178

REVISÕES
10 mil km **R$ 595**
20 mil km **R$ 1.155**
30 mil km **R$ 595**

*Preço estimado

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pelo Saucedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

TESTAMOS

PORSCHE CAYENNE TURBO | R$ 750.000*

Em nome do brasão

TERCEIRA LINHA DO CAYENNE QUER MOSTRAR AOS FÃS DA MARCA POR QUE CARREGA O ESCUDO DA PORSCHE

As leis da física são implacáveis com os carros. Se você vai acelerar um esportivo, é certo que toda a experiência estará pautada em parâmetros como altura, massa e coeficiente aerodinâmico. Por isso é improvável que um veículo alto e pesado entregue a agilidade de um cupê. É por isso que o novo Porsche Cayenne, que estreia no segundo semestre de 2018 no Brasil, vai chamar a atenção. O SUV não anda como um 911, mas oferece desempenho arrebatador, especialmente na versão Turbo, que acelerei no lançamento mundial na ilha de Creta, na Grécia.

Os números dessa terceira geração são incisivos. O Cayenne Turbo arranca de zero a 100 km/h em 4,1 segundos, e baixa a 3,9 segundos com o pacote Sport Chrono, que adiciona um seletor no volante e incluí o modo Sport Plus. A transformação é instantânea e brutal. O 4.0 V8 biturbo vai ao limite, e o câmbio automático de oito marchas despeja os 550 cv e 78,5 kgfm de torque com eloquência. Ao afundar o acelerador, a pressão sobre os ocupantes lembra um avião na decolagem. Há até um medidor da força G nos instrumentos. A relação peso/potência é mínima para suas 2,17 toneladas: 3,95 kg/cv.

O salto em desempenho em relação ao Cayenne Turbo atual é expressivo. Seu V8 de 4.8 litros gera 520 cv e 76,4 kgfm de torque, produzindo um zero a 100 km/h em 4,5 segundos (ou 4,4 s com o Sport Chrono). Já a máxima é de 279 km/h, contra os 286 km/h do novo.

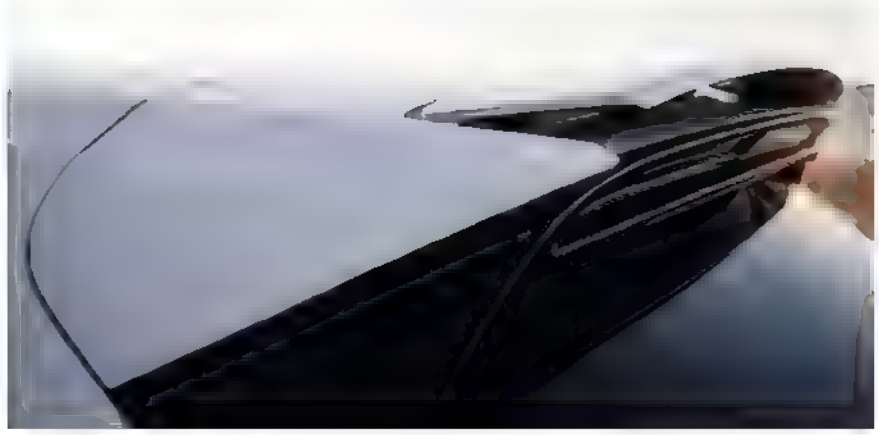
Mas a transformação vai muito além do motor. A carroceria, por exemplo, perdeu 63 kg

DIOGO DE OLIVEIRA
(doliveira@edglobo.com.br)

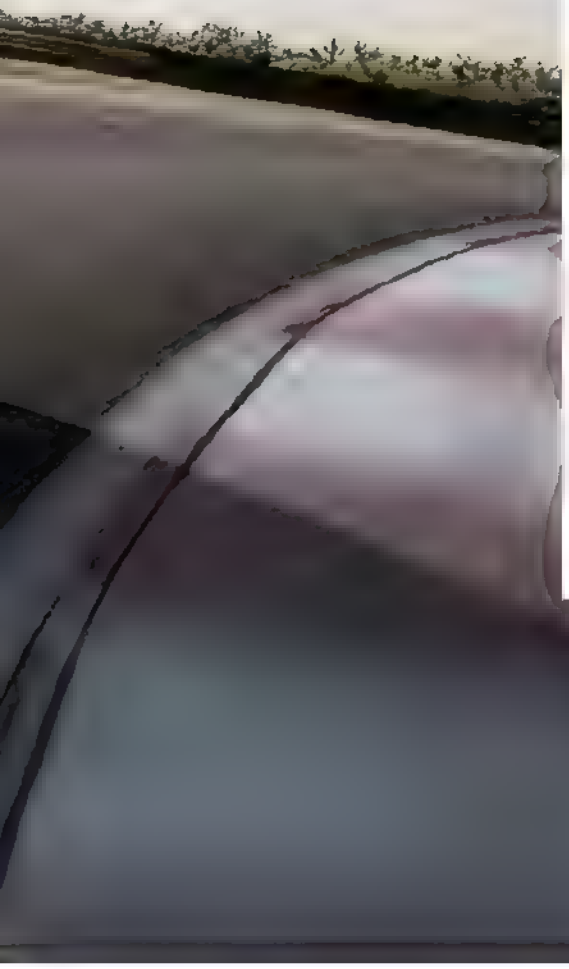
Desempenho é definitivamente um dos pontos fortes do novo Cayenne, que também impressiona na cabine tecnológica, que tem três telas de LCD

A versão Turbo reúne as principais inoções do SUV, o que deve encarecer ainda mais o modelo topo de linha, hoje vendido por elevados R$ 728 mil

DIVULGAÇÃO



O aerofólio traseiro retrátil é exclusivo do Cayenne Turbo, oferece inclinação negativa quando recolhido e quatro posições para aumentar a pressão



Retrovisores trazem câmeras para o sistema de visão 360°, rodas de liga leve medem entre 19 e 21 polegadas e os novos discos de freios banhados em tungstênio são inéditos na classe

com farta aplicação de alumínio. A traseira é quase inteira do metal mais leve, enquanto a dianteira e as colunas A e B combinam aços convencionais e moldados a quente, de alta ultrarresistência.

DESBRAVANDO UMA ILHA

Nosso primeiro contato com o novo Cayenne foi intenso. Durante três dias percorremos cerca de 300 km por estradas vicinais da ilha de Creta, que ligam cidades e minúsculos vilarejos. A maior parte do tempo rodamos por vias desertas, estreitas e altamente sinuosas. O cenário foi perfeito para experimentar o inédito sistema de esterçamento das rodas traseiras, agora capazes de girar três graus para dentro e para fora. Em manobras de estacionamento,

*Preço sugerido

viram no sentido contrário, reduzindo razoavelmente o diâmetro de giro e facilitando a vida do motorista, que conta com um punhado de eletrônicos, como câmera de visão 360°.

Em velocidades maiores, o esterçamento acompanha as rodas dianteiras e faz mágica. Por inúmeras vezes aproveitei as estradas vazias para encher o V8 biturbo no modo Sport Plus. Para minha surpresa, o SUV mostrou espantosa capacidade de contornar cotovelos. O eixo traseiro direcional ajuda a apontar nas curvas e deixa a direção extremamente direta. Pelo tamanho e altura, é impressionante o que o Cayenne faz.

O poder de frenagem também é assustador. Por maior que fosse o meu abuso, o SUV levava poucos metros para ficar maleável. Detalhe: a versão que aceleramos não estava com os discos de carbono-cerâmica, que fadigam menos. O excepcional rendimento vem dos novos discos PSCB (Porsche Surface Coated Brakes), que a fábrica de Stuttgart lança no Cayenne. As peças são feitas de aço fundido e recebem tratamento na superfície com carboneto de tungstênio.

O novo disco – que fica entre o convencional e o de cerâmica, e vem de série no Turbo – minimiza o acúmulo de poeira e resíduos na superfície, aumentando a durabilidade em 30% e reduzindo a força necessária a ser aplicada no pedal. Pude sentir isso na prática. Não importava a velocidade, cada vez que eu cravava o pé no freio, a resposta era rápida e eficiente. Combinado a isso há o novo conjunto de pneus com diâmetros diferentes (os traseiros são mais largos). Essa alteração proporcionou, segundo engenheiros, melhor ajuste dinâmico com o eixo direcional.

SUV alemão segue generoso com os passageiros na cabine, oferecendo um porta-malas de 745 litros e muito espaço interno, além de controles do ar-condicionado de quatro zonas para a turma do banco traseiro

UM MERGULHO TECNOLÓGICO

Em boa parte do test drive, o mar Mediterrâneo estava ao fundo. Mas o mergulho foi técnológico. O nível de sofisticação a bordo do Cayenne é sem precedentes na linha do SUV. A multimídia tem 12,3 polegadas no formato wide, um tamanho avantajado que forçou o deslocamento das saídas de ar para baixo. A tela é sen-

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 8 cil em V, 4,0, 32V comando duplo, turbo, injeção direto de gasolina

POTÊNCIA
550 cv entre 5.750 e 6.000 rpm

TORQUE
78,5 kgfm entre 1.960 e 4.500 rpm

CÂMBIO
Automático de oito marchas, tração integral ativa

DIREÇÃO
Elétrica, eixo tras. direcional

SUSPENSÃO
Pneumática com multilink (diant. e tras.)

FREIOS
Discos ventilados dianteiros e traseiros

PNEUS
285/40 R21 (diant.) e 315/35 R21 (tras.)

DIMENSÕES
Compr. **4,92 m**
Largura **1,98 m**
Altura **1,67 m**
Entre-eixos **2,89 m**

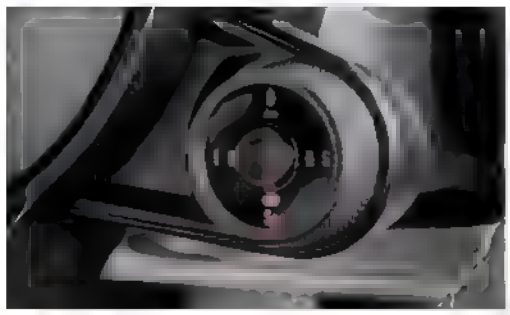
TANQUE
90 litros

PORTA-MALAS
745 litros (fabricante)

PESO
2.175 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

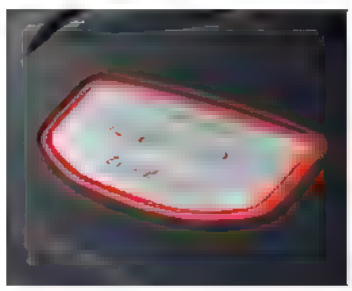


sível ao toque e oferece navegação das melhores que já interagi. Os gráficos mostram as mudanças no veículo, é um desbunde.

Por ali se pode ajustar toda a parte de rodagem, elevando e rebaixando a suspensão pneumática de três câmaras ou alternando entre os modos de condução – Onroad (estrada), Gravel (cascalho), Mud (lama), Sand (areia), Rocks (pedras). O sistema permite conversar com vários smartphones para colocar músicas, por exemplo. Só a interface do Apple CarPlay é sem graça, porque usa parte da tela. Há ainda outras duas telas atrás do volante que reproduzem mostradores, dados e mapas.

A cabine é de tirar o chapéu. Não há uma peça em plástico rígido. Tudo é caprichado, desde os materiais emborrachados ao couro alcântara nas colunas e no teto. O nível de requinte justifica o modelo ser um dos SUVs mais chiques do planeta. Há múltiplos ajustes nos bancos, com aquecimento, refrigeração, massagem... É digno. E o console entre os assentos dianteiros simboliza o refinamento, com botões físicos e touch, visores para controlar o ar e acabamento em preto brilhante. Ah, o Cayenne Turbo ainda tem um cronômetro no alto do painel, para fazer aquelas tomadas de aceleração. E nessa hora, posso dizer: o SUV justifica porque carrega o escudo da Porsche.

Pela primeira vez o Cayenne oferece flaps ativos na grade dianteira que ajudam a reduzir o arrasto aerodinâmico



ALMA ESPORTIVA

Com V8 biturbo, novo Cayenne tem desempenho próximo de um 911

CHEVROLET TRACKER PREMIER | R$ 96.760*

Realmente "Premier"?

GOSTOSO DE ACELERAR, CONFORTÁVEL, BEM EQUIPADO E MAIS SEGURO, O SUV DA CHEVROLET CONTINUA DECEPCIONANDO PELO ACABAMENTO MUITO SIMPLES

As vésperas do Natal, o Chevrolet Tracker resolveu fazer as pazes com o Papai Noel e (finalmente!) recebeu os controles de tração e de estabilidade na versão Premier, que substitui a LTZ. Quer dizer... É quase isso, já que a configuração LT de entrada continua sem tais itens. Por outro lado, você terá que pagar um pouco mais por isso: o Premier parte de R$ 96.790, mas o pack com alerta de colisão e de mudança de faixa, sensor de ponto cego e airbags laterais e de cortina acrescentam outros R$ 3.200.

Na verdade, não importa a configuração escolhida ou o valor do cheque: sob o capô, sempre estará o excelente "coração" flex 1.4 turbo com até 153 cv de potência e 24,5 kgfm de torque a apenas 2.000 rpm, o mesmo utilizado pelo Cruze. Durante os nossos testes, o modelo importado do México só precisou de 9,6 segundos para chegar aos 100 km/h, enquanto o consumo ficou em bons 8,3 km/l na cidade e razoáveis 8,9 km/l na estrada, sempre com etanol no tanque de combustível.

Com ajuste de profundidade e de altura da direção, além das regulagens dos bancos (que são manuais, mas incluem apoio lombar), não é difícil encontrar uma boa posição para dirigir. Aliás, estamos falando de SUV e, fazendo jus à proposta, dá para o motorista ficar "lá em cima", com visão panorâmica do trânsito. Por sorte, o Tracker não é molengão, ainda que a suspensão seja claramente feita para o conforto – e não para brincar de esportivo.

Aliás, não é apenas ao volante que a Chevrolet pretende conquistar a clientela (que, segundo eles, dobrará em 2018), porém, alguns equipamentos só estão disponíveis na versão. Até falei dos itens de segurança, mas já pensou pagar R$ 85.890 no LT e não ter câmera de ré ou sensor traseiro? Por R$ 10.870 a mais, o Premier básico acrescenta teto solar, rodas aro 18, chave presencial com partida por botão e revestimento que imita couro.

Vale lembrar que, nas previsões do próprio fabricante, a Premier ficará com 70% do total. Com 8.872 unidades emplacadas no acu-

GABRIEL AGUIAR
[gagu ar@edglobo com br]

Motor é eficiente, rápido e econômico na cidade. Há itens de segurança raros no segmento

Falta requinte no acabamento, capacidade do porta-malas e equipamentos já disponíveis nos rivais

DIVULGAÇÃO

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,6 s**
0 - 400 m **16,9 s**
0 - 1.000 m **30,9 s**
Vel. a 1.000 m **171,9 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4,1 s**
60-100 km/h (D) **5 s**
80-120 km/h (D) **6,4 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **42,7 m**
80 - 0 km/h **27 m**
60 - 0 km/h **15,7 m**

CONSUMO
Urbano **8,3 km/l**
Rodoviário **8,9 km/l**
Média **8,6 km/l**
Aut. em estrada **471,7 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.4, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
153/150 cv a 5 600 rpm

TORQUE
24,5/24 kgfm a 2 000 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
215/60 R18 (diant.)

DIMENSÕES
Comprimento **4,25 m**
Largura **1,77 m**
Altura **1,67 m**
Entre-eixos **2,55 m**

TANQUE
53 litros

PORTA-MALAS
306 litros (fabricante)

PESO
1.413 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
N/D

SEGURO***
R$ 3.084

REVISÕES
10 mil km **R$ 304**
20 mil km **R$ 624**
30 mil km **R$ 440**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível
***Seguro: as cotações foram feitas pela Sancedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

Com todos os itens de segurança disponíveis como opcionais, o Tracker chega aos R$ 99.990

mulado deste ano até o mês de outubro, de acordo com dados da Fenabrave, o Tracker ocupa apenas a 11ª posição no segmento.

Se conectividade é a palavra da moda – e critério de compra –, o modelo faz bonito: a central multimídia MyLink com tela de sete polegadas tem respostas rápidas e comandos intuitivos, além de espelhamento de celular por Android Auto e Apple CarPlay. Tudo bem que, hoje, há rivais que também se destacam no quesito, como o recém-lançado Ford EcoSport, só que o serviço de emergência e concierge OnStar ainda é exclusividade da GM.

É uma pena que o acabamento seja tão simples, com plásticos rígidos por todos os lados e peças desalinhadas. Na verdade, nem é preciso ser tão crítico para notar o painel desalinhado em relação às portas ou o aspecto pobre dos apoios de braço emborrachados. E o que dizer da falta de ar-condicionado de duas zonas – que sequer é digital e nem tem saídas para a segunda fileira –, do acendimento automático dos faróis ou do sensor de chuva?

O espaço é comparável a alguns dos principais concorrentes, como Jeep Renegade e Hyundai Creta, e suficiente para quatro adultos viajarem sem aperto. No entanto, a pequena largura da plataforma GSM (a mesma do Onix), impede que um quinto ocupante tenha a mesma vida mansa. Atrás, há cinto de três pontos e encosto de cabeça para todos, assim como isofix para fixação de cadeirinhas. Já o porta-malas de 306 litros decepciona pela capacidade semelhante à de hatches compactos (a Chevrolet declara 280 l para o Onix).

Infelizmente, faltam capricho e refinamento à cabine que justifiquem a proposta requintada das versões Premier, que estrearam por aqui com o bem-recheado Equinox e logo chegarão a outros modelos. Apenas uma faixa que imita couro no painel dá algum requinte. O bom desempenho ainda é o principal argumento do Tracker, que também surpreende pelo conforto a bordo e pelos novos itens de segurança. Pena que o tamanho e a simplicidade façam o Tracker parecer um Onix crescido.

Na unidade testada, o painel dianteiro estava muito desalinhado em relação às portas

Quero ser racional

Meu sogro é uma pessoa de sonhos bem definidos e, entre eles, há um objetivo claríssimo: ter uma Toyota Hilux na garagem. Mas seria apenas amor platônico? Com a recém-lançada versão SR Challenge, de R$ 161.990, à minha disposição para os testes de **Autoesporte**, resolvi pedir algumas opiniões do seu Fernando – que, além de uma Ford F-1000, já teve desde Hilux SW4 a RAV4. Afinal, a novidade quer conquistar pelo custo-benefício. Será que consegue?

Antes mesmo de estacionar, o visual já tinha recebido a primeira aprovação. "Essa daí é bonitona, hein? Gostei desse jeitão mais robusto!", confessou o pai da minha namorada. O visual segue à risca o estilo lameiro – e até parece recheado com acessórios de pós-venda –, com direito a protetores de plástico fosco no para-choque dianteiro e nas caixas de roda, adesivos (bem) chamativos nas portas e na caçamba, santantônio exclusivo, estribos laterais, rodas de liga leve aro 17 na cor preta, além de faróis e lanternas com máscara negra.

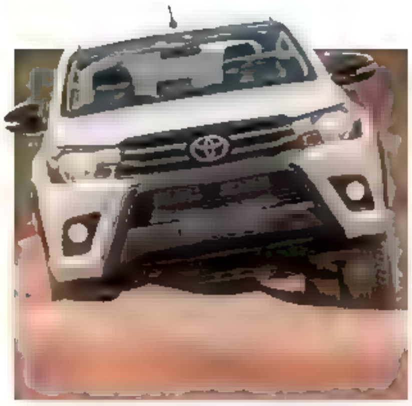
Por incrível que pareça, essa é a opção mais barata com motor a diesel e câmbio automático de seis marchas na linha. São quase R$ 10 mil de diferença em relação à SRV, que acrescenta à lista de itens controles de estabilidade e de tração, assistente de partida em rampa e saída de ventilação para a segunda fileira. Se não quiser tanto requinte e estiver disposto a abrir mão da segurança extra, a versão Challenge já oferece ar-condicionado digital, central multimídia de sete polegadas e airbag de joelho para motorista (além do duplo).

Vale lembrar que a novata também recebeu novos detalhes na cabine, onde a Toyota instalou frisos vermelhos, que seguem o mesmo tom das costuras dos bancos revestidos de tecido. Pessoalmente, a combinação agrada e até rendeu elogios do meu sogro. Para ele, o interior da picape tem desenho moderno e, nisso, ambos concordamos. Só não dá para justificar o excesso de plásticos rígidos no acabamento e a falta de peças suaves ao toque (ainda mais considerando o alto preço).

GABRIEL AGUIAR
(gaguiar@edglobo.com.br)

Visual robusto caiu bem na picape, há bons equipamentos de série e muitos recursos para fora de estrada

Acabamento interno é simples e faltam itens de segurança disponíveis em rivais mais baratos



DIVULGAÇÃO

Há diversos porta-objetos e até porta-luvas refrigerado, mas o acabamento da cabine é simples e a "telinha", difícil de operar

Perdemos algum tempo fuçando no ótimo porta-luvas refrigerado e tentando entender a complicada "telinha" com comandos sensíveis ao toque, até convidarmos toda a família para um passeio – ou seja, namorada, cunhada, sogra e, é claro, meu parceiro de avaliação. Na segunda fileira, há cinto de segurança de três pontos e encostos de cabeça para todos, além de sistema isofix de fixação para cadeirinha infantil. Por sua vez, o baixo túnel central facilita a vida de quem viaja no meio.

Comparada a algumas das concorrentes, a Hilux não chega a ser tão confortável quanto a Volkswagen Amarok e a Chevrolet S10, por exemplo – sendo que a direção da GM tem assistência elétrica, ante o sistema hidráulico das demais. E, ainda que seja pesada e um pouco indireta para as manobras do dia a dia, a direção da Toyota transmite segurança na estrada. Já a suspensão não é tão eficiente para evitar rolagens laterais da carroceria, porém, foi capaz de absorver boa parte dos buracos das ruas de Campinas (SP).

"Se é boa assim no asfalto, quero só ver na hora de colocar na terra!", disse o meu sogro, que está acostumado à bruta F-1000 que dirige quase todos os dias. Só que, diferentemente da veterana Ford, a novidade da Toyota tem tração 4x4 com acionamento eletrônico por botão no painel, opção de marcha reduzida e até bloqueio do diferencial traseiro. Ainda que potência e torque não sejam os maiores do segmento (são 177 cv e 45,9 kgfm, respectivamente), a picape dá conta do recado e pode transportar até 1.000 kg de carga.

Depois de alguns dias, pergunto o veredito ao seu Fernando. "Você vai ver só! Eu vou comprar uma picape igualzinha a essa daí", avisa. Para mim, a conclusão é outra: a Hilux Challenge realmente oferece uma boa relação custo-benefício dentro da gama. Entretanto, no segmento, há opções mais equipadas e na mesma faixa de preços, como é o caso da Ford Ranger Sportrac, oferecida a R$ 162.990, e da Volkswagen Amarok, que custa R$ 169.990 na topo de linha Highline.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **12,6 s**
0 - 400 m **18,4 s**
0 - 1.000 m **33,9 s**
Vel. a 1.000 m **151,4 km/h**
Vel. real a 100 km/h **93 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **5,5 s**
60-100 km/h (D) **7,2 s**
80-120 km/h (D) **9,1 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **45,4 m**
80 - 0 km/h **28,3 m**
60 - 0 km/h **16,2 m**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.8, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de diesel

POTÊNCIA
177 cv a 3.400 rpm

TORQUE
45,9 kgfm a 1.600 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração integral temporária

DIREÇÃO
Hidráulica

SUSPENSÃO
Indep. braços duplos triangulares (diant.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
265/65 R17

DIMENSÕES
Compr. **5,35 m**
Largura **1,85 m**
Altura **1,81 m**
Entre-eixos **5,35 m**

TANQUE
80 litros

CAPACIDADE DE CARGA
1.000 kg (fabricante)

PESO
2.130 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 8.307

SEGURO***
R$ 5.570

REVISÕES
10 mil km **R$ 573**
20 mil km **R$ 990**
30 mil km **R$ 1.080**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pelo Saucedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

AUDI SQ5 | R$ 400.000 *

SUV com S maiúsculo

SE OS 252 CV DE

É verdade que o motor 2.0 de 252 cv do Audi Q5 já é suficiente para dar bom fôlego ao SUV. Mas, quando se trata de modelos de luxo e, especialmente, os alemães, pimenta ao volante nunca é demais. Essa é a missão do novo SQ5, que desembarca este mês nas concessionárias da Audi no Brasil.

As altas cifras cobradas pelo carro (ainda sem valores oficiais, estimamos algo na casa dos R$ 400 mil na versão mais cara) podem assustar leitores desavisados, que não sabem ao certo a diferença que o emblema "S" faz nos carros da marca. No caso do SQ5, o 2.0 é substituído por um 3.0 V6 turbo de 354 cv e 50,9 kgfm entre 1.370 e 4.500 rpm. Na prática, isso significa que a aceleração até 100 km/h é feita em 5,4 segundos, quase um segundo a menos que os 6,3 s do Q5 (que está a venda por aqui desde agosto). Nada mau para um SUV de 1.870 kg. Apesar de parrudo, ele entrou em dieta para chegar à nova geração 35 kg mais leve que o antecessor, sendo que 14 kg foram poupados só no motor.

Para gerenciar tanto apetite por asfalto, a caixa de câmbio de oito velocidades faz trocas automáticas bastante ágeis e suaves. A força é transmitida para as quatro rodas pela tração quattro, que avalia qual eixo tem maior aderência para entregar nele mais torque. Tudo para garantir o melhor desempenho.

Tive a oportunidade de acelerar o SQ5 por rodovias e pequenas estradas alemãs, em trechos que mostraram a eficiência em diferentes condições. Como teria apenas algumas horas a bordo do carrão, logo alterei o seletor Drive Select de condução para o modo mais esportivo. Graças à tração integral e o bom fôlego do motor, o modelo nem parece um SUV em acelerações mais fortes. O ponteiro vence o velocímetro rapidamente, enquanto as marchas são trocadas em um piscar de olhos.

Da famosa Autobahn, saí para uma pequena estrada nos arredores de Ingolstadt, cidade que abriga a sede da Audi, para surpresas ainda melhores. As suspensões são firmes e se mostraram impecáveis em curvas mais acen-

GUILHERME BLANCO MUNIZ
(gmuniz@edglobo.com.br)

Fôlego do motor 3.0 aliado à tração integral garante bom desempenho, apesar do porte avantajado do utilitário esportivo

Seletor da tela multimídia é confuso, gráficos poderiam ser mais modernos e duto central traseiro é alto

*Preço estimado

DIVULGAÇÃO

MAIS LEVE E COM MOTOR V6,

SUV tem desempenho apimentado e cabine com acabamento esportivo

De visual simples, revestimento interno agrada com detalhes em fibra de carbono e couro com costuras bem marcantes

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, V6, 3.0, 24V, turbo, gasolina, injeção direta

POTÊNCIA
354 cv a 5.400 rpm

TORQUE
51 kgfm a 1.370 rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Multilink na dianteira e traseira

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
255/45 R20

DIMENSÕES
Comprimento **4,67 m**
Largura **1,89 m**
Altura **1,63 m**
Entre-eixos **2,82 m**

TANQUE
70 litros

PORTA-MALAS
550 litros (fabricante)

PESO
1.870 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8,3 pol., não sensível ao toque

tuadas. Nelas, a carroceria rola pouco, garantindo conforto aos ocupantes e tocada esportiva para o motorista. Mas, vale lembrar que o asfalto por lá tem poucas imperfeições em relação ao brasileiro. Por aqui, é possível que o motorista prefira conduzir o SQ5 no modo mais macio em boa parte do tempo.

Falando nele, o seletor de modos de condução é parte importante da graça de dirigir o SQ5 porque a diferença no comportamento dinâmico é bastante perceptível entre o modo mais confortável e o mais apimentado. No Comfort, o desempenho não deixa o motorista na mão mesmo em subidas. Mas, é no Dynamic que o SQ5 mostra tudo que é capaz: o ronco do motor invade a cabine, as supensões ficam mais firmes e as trocas de marchas são feitas em giros mais altos, para que o motor possa entregar o máximo de sua potência.

A esportividade também aparece no revestimento da cabine: os bancos tem apoios laterais, costuras bem marcadas, além de ajustes elétricos, apoio lombar e memória de posições. Há detalhes em couro e alcântara, aquele revestimento acamurçado, além do teto com tecido preto e de detalhes que imitam fibra de carbono. Porém, o SQ5 conta com a tradicional tela sem sensibilidade ao toque da Audi. Os comandos são feitos por um confuso seletor entre os bancos, que joga contra a intuitividade do sistema e modernidade do carro. Já os gráficos do GPS e do painel digital poderiam ser mais refinados – como já acontece em outros modelos, a exemplo do A8.

Quem viaja atrás tem bom espaço para pernas, graças aos 2,82 m de entre-eixos. Também jogam a favor do conforto as saídas de ar ao centro. Mas, pesam contra o assoalho e o duto central elevados, que dificultam a viagem de um terceiro adulto no centro do banco traseiro. Não dá para ser bom em tudo...

SSANGYONG TIVOLI | DE R$ 85.000 A R$ 100 MIL*

A nova aposta coreana

PELA TERCEIRA VEZ, SSANGYONG CHEGA AO MERCADO BRASILEIRO. SUA PRINCIPAL ARMA? UM SUV COMPACTO PARA CONCORRER COM HONDA HR-V E JEEP RENEGADE

O SangYong Tivoli não deve conquistar você de primeira. É só olhar para as fotos que ilustram esta avaliação para perceber que o visual não foi pensado para o gosto do brasileiro. Mas o SUV tem boas qualidades que não são reveladas tão facilmente.

O Tivoli, que chega às lojas em fevereiro, tem farto conteúdo. A lista de equipamentos traz ar digital de duas zonas, sensores de obstáculos, roda de liga leve aro 18, controle de cruzeiro, de estabilidade e de tração, bancos em couro com ventilação nos dianteiros, chave presencial, três modos de condução, retrovisor fotocrômico, câmera de ré, e por aí vai.

A boa notícia é que esses itens no geral são bons. O couro tem qualidade, a câmera de ré tem boa resolução e a direção elétrica pode ser ajustada em três níveis: do mais pesado ao mais leve. Outra arma para conquistar o cliente é o bom acabamento, com materiais de qualidade e peças bem encaixadas. O interior do Tivoli vai agradar a quem gosta de preto brilhante e cromado. A tela multimídia sensível ao toque de sete polegadas está bem posicionada e os botões físicos facilitam os comandos. Pena a interface ser tão antiga e o sistema não possuir Apple CarPlay e Android Auto. Vale dizer que o Tivoli terá duas versões, uma com todos esses itens e outra mais "pelada". Ou seja, nem todos os proprietários poderão gozar desses benefícios. A versão de entrada deve ter rodas de aro 16 e perder o ESP, por exemplo. Também não espere por preços muito atraentes. Os valores estarão entre R$ 85 mil e R$ 100 mil.

Se a sua família é grande, haverá uma versão alongada, a XLV, com 24 cm extras, que deve custar entre R$ 90 mil e R$ 105 mil. Ambas têm espaço para cinco pessoas, já que o túnel central é baixo, ampliando o conforto no banco traseiro para o passageiro que vai sentado no meio. Há bons vãos para pernas e cabeças e o porta-malas de 423 l (do Tivoli normal) pode ser ampliado a 1.115 l com o rebatimento dos bancos. Já o XLV leva 720 litros no compartimento.

No teste realizado em Salto, no interior de São Paulo, o Tivoli com motor 1.6 a gasolina de

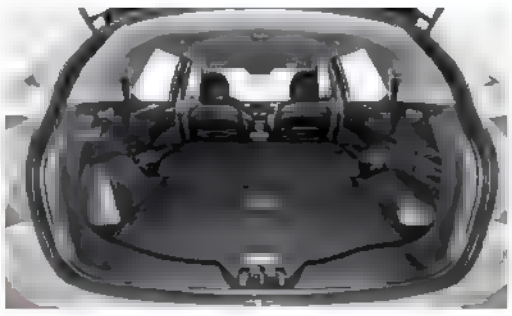
MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

Farta lista de equipamentos e bom espaço interno

Só bebe gasolina e a suspensão é firme demais. A marca tem qualidade, mas já deixou clientes órfãos

SUV vem equipado com luzes diurnas de led e faróis de neblina

DIVULGAÇÃO



As peças são bem encoixadas e os materiais utilizados são de qualidade. O SUV é espaçoso e oferece um porta-malas de 423 litros, que pode ser ampliado a 1.115 litros

Cabine tem cromado e preto brilhante nas portas, manopla e painel central

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversa , 4 cil em linha, 1.6, 16V, Injeção multiponto, gasolina

POTÊNCIA
128 cv a 6 000 rpm

TORQUE
16,3 kgfm a 4 600 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Assistência elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
215/45 R18

DIMENSÕES
Comprimento **4,20 m**
Largura **1,79 m**
Altura **1,59 m**
Entre-eixos **2,60 m**

TANQUE
47 litros

PORTA-MALAS
423 litros (fabricante)

PESO
1.300 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

128 cv e 16,3 kgfm se deu relativamente bem. O motor é silencioso e as trocas de marchas do câmbio automático de seis velocidades são rápidas e suaves. A 100 km/h em sexta marcha, o conta-giros fica em relaxadas 1.200 rpm.

O que decepciona é a resposta do motor em baixas rotações. É preciso pisar fundo para o Tivoli reduzir marchas e entregar torque. O ajuste de altura do volante também é limitado e a suspensão dura demais, o que faz o SUV chacoalhar em qualquer piso irregular. Mas o utilitário agrada, é cheio de conteúdo e tem bom desempenho. Resta saber se a SsangYong conseguirá reconquistar a confiança dos clientes.

Após comercializar veículos entre 1995 e 1998 e 2001 e 2015, 17 mil consumidores estavam sem serviço oficial desde agosto de 2015. Mas a nova importadora promete voltar com as operações e até retomar a garantia em casos específicos. Os planos são otimistas: além dos quatro lançamentos confirmados, a marca espera abrir 50 pontos de venda e emplacar três mil unidades até o final de 2018.

É difícil dizer se o Tivoli será uma boa compra a longo prazo. Infelizmente, informações de revisão, seguro, consumo e cesta de peças não estavam disponíveis até o fechamento desta edição. Os carros da marca só serão homologados perto do lançamento, no início de 2018. Quem esperava por preços muito competitivos, se decepcionará. Os valores estão na média do segmento e não virão muito baixos, como chegou-se a especular com o final do "super IPI". Pelo menos o fabricante garantiu que terá peças de reposição, inclusive para carros mais antigos.

*Preço estimado para as duas versões

SSANGYONG

Actyon Sports / DE R$ 120.000 A R$ 135.000*

PICAPE TEM BOM CONJUNTO MECÂNICO E PREÇO ATRAENTE ENTRE AS MÉDIAS, MAS A TELA E O VISUAL DO PAINEL DEVERIAM TER SIDO MODERNIZADOS

Se você está à procura de uma picape robusta, o SsangYong Actyon Sports pode aparecer pelo seu caminho. O modelo volta a ser vendido pela marca coreana, que retorna ao Brasil pela terceira vez, em fevereiro. Com preços entre R$ 120 mil e R$ 135 mil, as duas versões terão o mesmo motor 2.2 turbodiesel de 178 cv e 41 kgfm, sempre com câmbio automático de seis velocidades e tração 4x4.

A picape foi vendida no Brasil entre 2001 e 2015. O visual atual chegou no facelift de 2014, quando o Actyon perdeu os faróis esquisitos, ganhou grade colmeia e fez uma plástica no nariz. O cirurgião foi ninguém menos que Giorgetto Giugiaro. O design ainda é agradável, mas não dá para falar o mesmo da cabine.

Apesar de todas as peças estarem bem encaixadas e boa parte delas serem emborrachadas, o painel pedia um visual mais moderno. Até um reloginho digital à la Toyota Corolla fica em cima da tela sensível ao toque de sete polegadas. A central multimídia também poderia ter sido modernizada: a interface é antiga, o que compromete a usabilidade.

Por outro lado, além de ser uma das poucas com teto solar elétrico, a Actyon possui itens como ar digital, sistema start-stop, bancos de couro com ajustes elétricos e ventilação para os dianteiros, controle de estabilidade, luzes diurnas de led e assistente de partida em rampa. Pena a direção não ter ajuste de profundidade.

Ao volante, a picape surpreende logo de cara. O motor 37 cv mais potente tem bastante fôlego e entrega bom desempenho nos primeiros metros percorridos. O câmbio tem trocas certas e quase imperceptíveis. Os números de retomada são bons: foram apenas 4,8 s de 40 a 80 km/h.

A vibração e o barulho do diesel não incomodam, nem em baixa. Da mesma maneira, a suspensão é acertada e não pula ao passar por buracos com a caçamba vazia. Ela só perde para as rivais médias na capacidade de carga, embora compense um pouco no preço mais baixo.

Bom conjunto mecânico e preço atraente se comparado aos rivais

Tela multimídia não é intuitiva e o interior poderia ter ficado mais moderno

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,0 s**
0 - 400 m **17,6 s**
0 - 1.000 m **32,5 s**
Vel. a 1.000 m **157,8 km/h**
Vel. real a 100 km/h **95 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4,8 s**
60-100 km/h (D) **6,0 s**
80-120 km/h (D) **8,3 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **41,1 m**
80 - 0 km/h **26,2 m**
60 - 0 km/h **15,7 m**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.2, 16V, turbo, injeção direta, diesel

POTÊNCIA
178 cv a 4.000 rpm

TORQUE
41 kgfm a 2.800 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração 4WD

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Duplo braços triangulares (dianteira) e eixo rígido (traseira)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
255/60 R18

DIMENSÕES
Comprimento **5,00 m**
Largura **1,91 m**
Altura **1,79 m**
Entre-eixos **3,06 m**

TANQUE
75 litros

CAPACIDADE DE CARGA
720 kg

PESO
2.059 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

Cheio de equipamentos, arma da coreana será o preço

*Preço estimado das versões

DIVULGAÇÃO

A resposta precisa para sua dúvida, em uma página

JOGO RÁPIDO

PEUGEOT
3008 Griffe
R$ 142.990*

JEEP
Compass Limited
R$ 134.990*

O 1.6 turbo de 165 cv com câmbio automático de seis marchas faz o 3008 ir de zero a 100 km/h em bons 9,4 s. O segredo? O torque de 24,5 kgfm a apenas 1.400 rpm.	MOTOR E CÂMBIO	Também automático de seis velocidades, o 2.0 flex não tem turbo ou injeção direta e entrega 166 cv e 20,5 kgfm a 4.000 rpm. O zero a 100 km/h foi feito em 11,6 s.
Os destaques são teto panorâmico, banco com massagem, airbags laterais e de cortina, instrumento 100% digital e tela de oito polegadas – falta hill holder.	ITENS DE SÉRIE	Destaque para ar duas zonas, airbags laterais e de cortina, xenônio, chave presencial, câmera de ré e tela de 8,4 polegadas – falta sensor de estacionamento dianteiro.
Comparado ao Compass, o 3008 tem porta-malas (520 litros) e entre-eixos maiores (2,67 metros). O SUV leva cinco pessoas com conforto, já que o túnel central é baixo.	ESPAÇO	O Compass tem 4,39 metros de comprimento e 2,63 metros de entre-eixos. Não há aperto ou falta de conforto. O porta-malas comporta 410 litros.
A direção é precisa sem deixar de ser macia nas manobras. Os pneus 235/50 R19 ajudam no conforto e nas curvas. O bom torque garante retomadas rápidas.	CONFORTO E ESTABILIDADE	A suspensão é eficaz, mas o ajuste macio pode não agradar. O conjunto mecânico é apenas suficiente para o Compass e vai agradar ao motorista conservador.
Acabamento é um dos pontos fortes do Peugeot. Praticamente todas as peças do painel são emborrachadas e há detalhes em cromado. O SUV tem personalidade.	ERGONOMIA E ACABAMENTO	Há plásticos emborrachados e couro nos painéis de porta. As maçanetas têm cromados e todos os comandos ficam bem posicionados. Mas é menos premium.
O 3008 é o SUV que exigirá menos idas ao posto de combustível. Só aceita gasolina e faz 8,8 km/l na cidade e 15,6 km/l na estrada, de acordo com os nossos testes.	CONSUMO	Abastecido com etanol, o Compass fez 5,3 km/l no trecho urbano e 10,7 km/l no rodoviário. O motor maior, sem turbo ou injeção direta, faz com que ele beba mais.
A Peugeot cobra R$ 1.792 pelas três primeiras revisões. A cesta de peças custa R$ 11.645. O seguro para um homem de 40 anos, casado e sem bônus é de R$ 4.700.	MANUTENÇÃO	A cesta de peças do Compass é caríssima: R$ 20.026. A revisão também doerá mais no bolso: R$ 2.023. O seguro com a mesma base de perfil sai por R$ 4.372.

VENCEDOR
PEUGEOT 3008

Com motor mais forte, acabamento refinado e farta lista de equipamentos, o vencedor deste minicomparativo é o Peugeot 3008. O SUV tem bom espaço interno, custos de manutenção menores e visual com personalidade. Tem preconceito de carro francês? A montadora lançou o Total Care, um programa para melhorar o pós-venda. São facilidades como o reboque gratuito ao longo de oito anos em caso de pane ou colisão. Da mesma forma, o programa de recompra pela tabela Fipe pode encorajar os indecisos. **(Michelle Ferreira)**

* Preços sugeridos

A eletrificação mundial do automóvel já parece um caminho sem volta

Transformação elétrica

PAÍSES COMEÇAM A PROIBIR A VENDA DE CARROS A COMBUSTÃO, ABRINDO AS PORTAS PARA A ENTRADA DOS ELÉTRICOS NO MERCADO

AMANDA OLIVEIRA E ALBERTO CATALDI

O ronco barulhento dos motores a combustão será silenciado no cotidiano das cidades nas próximas décadas. Os franceses definiram que até 2040 deixarão de vender automóveis movidos a diesel e a gasolina. O mesmo prazo é previsto para o Reino Unido. Maior mercado automotivo do mundo, a China também prometeu banir os veículos a combustão de seu território em um futuro próximo. Os países pressionam a indústria para que produza veículos mais eficientes e que emitam menos dióxido de carbono (CO_2).

De acordo com o coordenador brasileiro do Programa Veículo Elétrico da Itaipu Binacional, Celso Novais, o transporte é o segundo maior responsável pela poluição do planeta, com parcela de 16% das emissões. Efeito da ineficiência dos motores a combustão. De acordo com o engenheiro, se um barril de petróleo for usado em um propulsor tradicional, apenas 15% da energia irá para as rodas e produzirá movimento. O restante gerará calor e poluição. Se esse mesmo combustível é usado na produção de energia para abastecer os carros elétricos via usinas termoelétricas, por exemplo, o valor sobe para 40%, afirma Novais.

Esse avanço dos elétricos já começa a mudar a paisagem de muitas cidades pelo mundo. Na Europa, pontos de recarga automotivos já são comuns. Neles, os proprietários aproveitam o período de estacionamento para abastecer as baterias. Marcelo Alves, do Centro de Engenharia Automotiva da Escola Politécnica da USP, explica que muitas cidades adotaram o sistema de parquímetro para a cobrança. "Seria equivalente ao zona azul em São Paulo. Parte da tarifa do estacionamento é energia elétrica", diz.

A gestão dos pontos de recarga depende da legislação local. Há lugares em que as concessionárias monopolizam a venda de eletricidade. Já em outros países, como Portugal, as pessoas podem gerar a própria energia e abater dos custos. "Elas compram da concessionária e podem colocar painéis solares e também produzir sua própria energia", diz Novais.

Mesmo sem serem numerosos, os pontos de recarga não são fundamentais para tornar o futuro elétrico possível. Pesquisas feitas nos EUA e na Europa apontam que, em média, 20% dos carros são recarregados fora de casa. Dessa porcentagem, 15% dos veículos são abastecidos no trabalho. "[*Investir em*] infraestrutura da cidade para atender 5% dos automóveis elétricos envolve investimentos milionários. Colocar isso como obrigatório para a empresa de energia é fazer todos pagarem por esse investimento", afirma Novais.

USO INTELIGENTE

Plugar o carro na tomada à noite fará parte da rotina dos motoristas. Assim, durante a madrugada haverá uso intenso de energia. Segundo Alves, isso não será um problema. No caso das hidrelétricas, atualmente, quando não há consumo, as águas são desviadas e não passam pelas turbinas, desperdiçando energia. "A ideia é consumir todo o potencial que a usina tem para fornecer", diz o engenheiro da USP.

O modelo de abastecimento elétrico exigirá paciência dos condutores. Uma recarga lenta dura em média oito horas. Mas se for necessário carregar o carro rapidamente? A Tesla vem investindo em tecnologias para integrar a bateria com a infraestrutura da casa e agilizar o carregamento. A empresa criou uma bateria que acumula energia durante o dia e transfere essa energia para o automóvel.

Outro desafio atual também começa a ser resolvido: as limitações das baterias. "A atual geração dos automóveis elétricos tem autonomia de 120 km, já a segunda está chegando ao dobro disso", afirma Novais. Ele lembra que o uso diário ainda está abaixo desses valores. A média de rodagem na França é de 38 km, no Brasil é de 54 km e nos Estados Unidos, 60 km. No entanto, é necessário pensar também no descarte. Segundo Marcelo Alves, da Poli, as baterias têm tempo de vida de até dez anos. "É uma indústria que vai se desenvolver, porque esses veículos ainda não chegaram na fase de sucatear." Para Novais, o problema é o alto valor da reciclagem. O engenheiro menciona que muitos países estão buscando produzir baterias ambientalmente corretas, o que reduziria esse custo.

NA EUROPA, *pontos de recarga de carros elétricos já são comuns. Neles, os proprietários aproveitam o período de estacionamento para abastecer as baterias*

THINKSTOCK

MAIS DE
750 MIL
CARROS ELÉTRICOS
foram vendidos em todo o mundo ao longo de 2016

CHINA é o maior mercado, com 336 mil carros elétricos registrados em 2016 (mais que o dobro dos Estados Unidos)

95%
das **VENDAS DE ELÉTRICOS** estão ocorrendo em apenas dez países – China, Estados Unidos, Japão, Canadá e os seis principais europeus: Noruega, Reino Unido, França, Alemanha, Holanda e Suécia

81%
dos carregadores públicos de **CARGA RÁPIDA** estão na China

Fonte: Agência Internacional de Energia (International Energy Agency, IEA) Global EV Outlook 2017

Acesse ***soundcloud.com/autoesporte*** e ouça nosso podcast

REMAN... O QUÊ?

PEÇAS REMANUFATURADAS FAZEM BEM AO MEIO AMBIENTE E REDUZEM EM ATÉ 40% OS CUSTOS DE MANUTENÇÃO DE UM CARRO. MAS, E NA PRÁTICA, VALEM A PENA?

ALEXANDRE IZD
(autoesporte@edg obo com.br)

O tema é polêmico, e antigo. Você colocaria em seu carro uma peça de reposição que foi remanufaturada? Calma... Antes de responder torcendo o nariz, considere que, além de mais baratas, componentes automotivos reaproveitados corretamente seguem padrões de qualidade na linha de montagem, e herdam garantia como produtos novos. "Cada fabricante é responsável pelo processo de remanufatura da peça que produz, dentro de suas instalações, de onde as peças voltam para o mercado com atualizações tecnológicas e garantia de procedência", afirma o presidente da Associação Nacional dos Remanufaturadores de Autopeças (Anrap), Jefferson Germano.

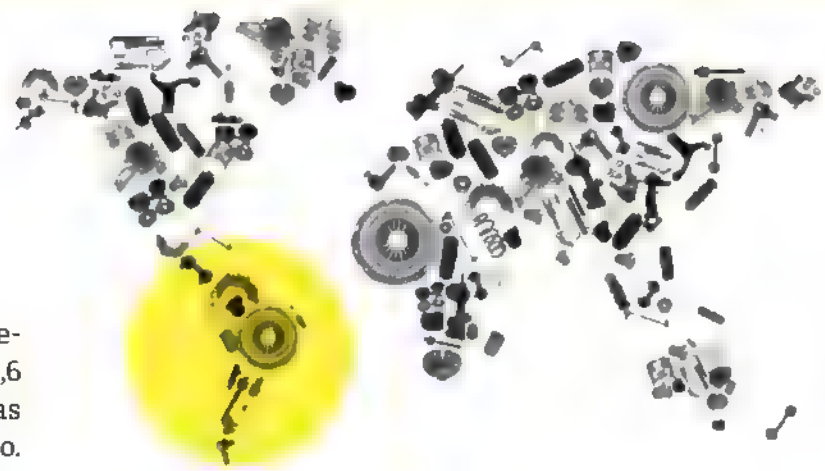
Além de economizar uns trocados a mais no bolso, o consumidor que recorre aos remanufaturados acaba ajudando também a preservar o planeta, pois na remanufatura o consumo de matérias-primas é reduzido. As duas grandes vantagens da modalidade são o preço, cerca de 40% menor do que uma peça original nova, e a garantia do reparo, dada por quem concebeu o produto. "Um dos princípios da gestão sustentável de resíduos sólidos é o aumento da vida dos produtos, que otimiza recursos naturais utilizados na fabricação e reduz a geração de resíduos decorrente do descarte do produto", conta o professor doutor em engenharia hidráulica e saneamento, Marcus Cesar Avezum Alves de Castro.

Para se ter uma ideia, hoje as empresas remanufaturam equipamentos de acionamentos, caixas de câmbio, caixas de direção, cilindros combinados, compressores, embreagens, freios a disco, motores, motores de partida, turbinas e válvulas. O segmento brasi-

> "Um obstáculo para o crescimento do setor no país é o desconhecimento, que gera insegurança do usuário. O consumidor realmente confunde a peça remanufaturada com a peça recondicionada

JEFFERSON GERMANO
Anrap

THINKSTOCK



leiro de remanufatura de autopeças recupera, em média, mais de 2,6 mil toneladas de matérias-primas anualmente, entre alumínio e ferro. "Deve-se salientar que a reciclagem é um processo importantíssimo para melhorar a gestão dos resíduos. Porém, a não geração do resíduo (pela extensão da vida útil de um bem) é mais vantajosa do ponto de vista ambiental", afirma Marcus Castro.

Itens remanufaturados já correspondem a 16% do mercado mundial pós-venda. No Brasil, a participação dos "reman" no setor é de 6%, embora haja no mercado a expectativa de atingir os 20% de presença até 2020 (segundo a Anrap). "A Bosch tinha uma linha de remanufaturados com motores de partida e alternadores que não dava problema. As peças tinham seis meses de garantia e eram muito bem feitas. Ao voltar para o fabricante, tudo internamente era trocado e quando eu enviava as carcaças para o fabricante, elas recebiam três classificações: ótima, boa e ruim. O valor de cada uma variava de acordo com a sua respectiva classificação", conta Luiz Augusto, proprietário da Carbofreio Manutenção e Peças para Autos, localizada na zona oeste de São Paulo.

Embora algumas empresas comercializem produtos remanufaturados com base de troca, ainda é preciso avançar na discussão de questões tributárias, tecnológicas e também aprimorar os programas de logística reversa. "Um obstáculo para o crescimento do setor no país é o desconhecimento, que gera insegurança do usuário. O consumidor realmente confunde a peça remanufaturada com a peça recondicionada. Quem recondiciona não é fornecedor original das montadoras", adverte Jefferson Germano.

Se comparado à América do Norte, por exemplo, o Brasil ainda engatinha em termos de remanufatura de bens para o mercado automotivo. Contribui para isso alguns pontos, como a falta de informação, ou de interesse mesmo, por parte do cliente que parece ainda não considerar colocar nada em seu carro que não seja novinho em folha. "O consumidor brasileiro não sabe dessa possibilidade. Na Alemanha, eu compro até módulos eletrônicos de injeção, airbag e ABS remanufaturados pela Bosch. Soube que tem Siemens também. No mês passado comprei um módulo (remanufaturado) de estacionamento do Passat por 150 euros que aqui custa R$ 2 mil. Eu costumo comprar porque meu filho mora lá, mas por meios normais demora muito", avalia Luiz Augusto.

Itens remanufaturados já correspondem a 16% do mercado mundial pós-venda. No Brasil, a participação dos "reman" no setor é de 6%

Duas vantagens são o preço, cerca de 40% menor que a peça original, e a garantia do reparo, por quem concebeu o produto

ENTENDA AS DIFERENÇAS ENTRE REMANUFATURA E RECONDICIONAMENTO

REMANUFATURA

A remanufatura reaproveita peças usadas e desgastadas que tiveram sua vida útil expirada, transformando-as em componentes originais novamente. Nesse processo, o elemento usado volta para a linha de produção do fabricante que produziu a peça original para ser reconstruído. Depois de ser completamente desmontado, todas as partes são limpas e os itens defeituosos são substituídos por outros novos, incluindo as atualizações tecnológicas. Após a montagem e a realização de testes pelo fabricante, o produto volta para as prateleiras com certificado de procedência, originalidade e garantia de fábrica.

RECONDICIONAMENTO

O sistema de recondicionamento, por sua vez, faz uso de produtos defeituosos. Nesse processo, há a detecção pontual de determinado problema e a desmontagem é feita apenas na parte onde existe o defeito. Depois de um trabalho todo mecânico, o componente fica caracterizado como reparado, sem qualquer norma tecnológica e o cliente leva para casa o mesmo produto, sem atualizações.

SERVIÇO

USADO BOA COMPRA

Renault Duster 1.6 2015/2016

De R$ 48.000 a R$ 55.000

O Renault Duster foi lançado em 2011 e chegou ao mercado na entressafra do Ford EcoSport, que ganharia uma nova geração apenas no ano seguinte. Foi a chance para o francês produzido em São José dos Pinhais (PR) se estabelecer no segmento. Você até pode encontrar um Duster mais antigo pouco acima dos R$ 30 mil. No entanto, ficaríamos com um pós-reestilização, encontrado a partir de R$ 48 mil. Lançado em março de 2015, o facelift alterou faróis, para-choques, grade e lanternas, agora de leds. Por dentro, o quadro ganhou visores atraentes e o painel foi parcialmente redesenhado.

Como o combustível está pela hora da morte, a nossa opção é o 1.6, que ficou mais ligeiro. São 115/110 cv e 14,6/14,1 kgfm de torque, com etanol e gasolina. A aceleração de zero a 100 km/h passou a ser cumprida em 0,8 s a menos.

A versão indicada é a Dynamique 1.6, a segunda mais comum depois do Dynamique 2.0 automático de quatro marchas, que pode ser a sua opção caso você queira abdicar da embreagem. Ele é encontrado em média por R$ 55 mil e consome mais: são 7,7 km/l de média, face os 8,7 km/l. Procure carros com o pack opcional com câmera de ré, bancos de couro e controle de cruzeiro.

JULIO CABRAL

MOTOR E CÂMBIO

O 1.6 16V deu lugar a um novo motor em 2017, mas a reestilização já trouxe mais torque, 1,0 kgfm extra em baixa com etanol. A potência ficou em 115 cv.

CONFORTO E ESTABILIDADE

Confortável sobre piso irregular, o Duster também é um carro na mão. Contudo, os controles de tração e de estabilidade foram incorporados apenas em 2017.

ERGONOMIA E ACABAMENTO

O facelift melhorou pontos como bancos e volante, porém, a falta de ajuste de distância da direção e o comando do retrovisor abaixo do freio de mão desagradam.

DESVALORIZAÇÃO E MANUTENÇÃO

A desvalorização na faixa dos 14% não chega a ser das melhores. Mas a manutenção é acessível e a cesta de peças é cotada em R$ 4.353.

DESEMPENHO

A aceleração de zero a 100 km/h toma 12,5 s, mas as retomadas são bem mais lentas que no 2.0. A frenagem de 80 km/h a zero leva bons 27 metros.

PRINCIPAIS ITENS

- Ar-condicionado
- Multimídia de 7"
- Computador de bordo
- Rodas de liga aro 16
- Trio elétrico
- Volante e banco ajustáveis em altura
- Alarme

ESPAÇO

O entre-eixos de 2,67 metros é um dos maiores do segmento e acomoda bem cinco adultos. Já o porta-malas abarca 378 litros na medição da Autoesporte.

CONSUMO

Foram 7,3 km/l de etanol na cidade e 10,1 km/l, contra 6,4 km/l e 8,1 km/l marcados pelo 1.6 pré-facelift. Há indicador de condução econômica.

GARANTIA

Os carros da Renault tem três anos de garantia total. Então, há grandes chances de encontrar um Duster ainda coberto pelo fabricante. Claro que isso só vale para carros revisados em concessionárias nos prazos ou quilometragem estabelecidos no manual do proprietário.

SEGURO*

A pesquisa em três seguradoras (Porto Seguro, Itaú e Azul) indicou um valor de apólice médio de R$ 2.962. A Azul é a que oferece a cobertura mais em conta, por R$ 2.439. Vale lembrar que algumas versões como a Dynamique 4x4 podem exigir a instalação de rastreador para baratear.

ATENÇÃO NA COMPRA

Como o Duster tem dois anos de idade, você tem a chance de comprar um carro pouco rodado com facilidade. Dê preferência aos abaixo dos 50 mil km. Lembrando que a revisão nesta quilometragem sai por R$ 519,95, quase metade dos R$ 984,40 pedidos no serviço dos 60 mil km.

*As cotações foram feitas pela Saucedo Seguro (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, da zona sul de São Paulo, sem bônus

DIVULGAÇÃO

OFICINA AUTOESPORTE

MICHELLE FERREIRA
E AMANDA OLIVEIRA

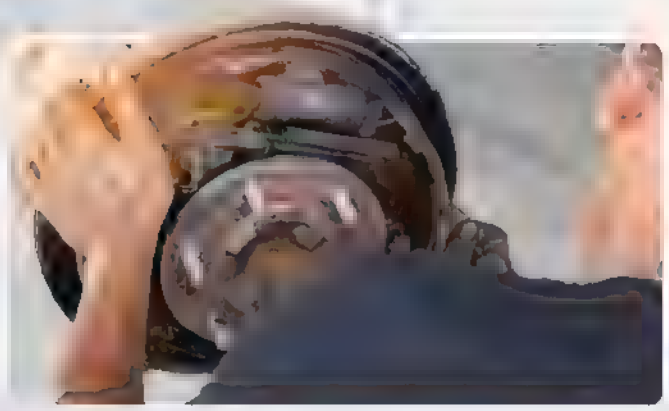
Meu carro tem freio a tambor na traseira. Posso substituir por discos?

A resposta é sim. É possível trocar os tambores pelos discos, mas não vale a pena. as vantagens são pequenas e os custos, enormes. "Dá para fazer. O custo é proibitivo [*risos*]", afirma Francisco Satkunas, engenheiro mecânico e conselheiro da Sociedade de Engenheiros da Mobilidade (SAE).

Comparado ao tambor, o disco é mais eficiente e tem melhor ventilação, ou seja esquenta menos e por isso funciona melhor, mesmo com mais horas de uso Mas o tambor dá conta do recado e cumpre bem sua função. "Freio a disco nas quatro rodas tem um apelo mercadológico que se assemelha a carros de alta performance. As montadoras viram que para um determinado tipo de cliente era um motivador de compra", afirma Satkunas.

Mas não acredite que a mudança irá salvar você "Um carro 1.0 que já passou de 150 km/h não para nem com tambor, nem com disco numa situação de emergência", afirma Valter Nishimoto, engenheiro mecânico A troca só é indicada em carros preparados para competições e provas de arrancada, por exemplo.

Se mesmo assim você quiser fazer a substituição, saiba que será necessário mudar a tubulação de freio e o sistema de freio de estacionamento, além de comprar pinças e discos. O carro também terá que passar por uma nova calibração e balanceamento. "Eu jamais compraria um carro que alguém se aventurou em colocar discos. Sem contar que você perde a garantia da montadora", afirma o engenheiro Satkunas



THINKSTOCK

Carros com sistema start-stop exigem mais cuidados?

Não O alternador, a bateria e o motor de partida dos veículos com start-stop foram reforçados para aguentar as partidas e paradas constantes. "É uma bateria bem mais potente e com capacidade maior que as convencionais", afirma Francisco Satkunas, engenheiro mecânico da SAE

Caso a bateria esteja descarregando, o start-stop não irá funcionar "Mesmo que você acione, ele vai se negar a parar para deixar o sistema carregado", completa Satkunas. Além disso, como a partida constante é feita com o motor quente, o consumo de energia é menor Com o motor frio, não há muita lubrificação e o veículo consome mais energia para funcionar.

Alguns carros vêm com motor de arranque normal para dar a partida quando o carro está parado, e outro para realizar partidas mais rápidas "Nos carros com os dois motores você sente menos o start-stop", diz Walter Abramides, engenheiro mecânico e proprietário da oficina Garage WEB, em São Paulo.

Ele afirma também que apesar do sistema elétrico do carro estar preparado, é importante que os materiais usados na reposição sejam da mesma qualidade que o fabricante instalou. "Tem que conferir a amperagem da bateria e suas características"

Por que não devo deixar a embreagem acionada enquanto estou no farol?

A embreagem é o elemento de conexão entre o motor e o câmbio. Esse sistema é responsável por transmitir a força produzida pelo motor para a caixa de transmissão. Ele é composto por disco de embreagem, platô (placa de pressão), rolamento, cabo de aço ou sistema hidráulico, e, é claro, o pedal esquerdo da embreagem.

De acordo com Valter Nishimoto, engenheiro mecânico e consultor de **Autoesporte**, toda vez que você aciona a embreagem, desacopla o motor do câmbio O rolamento, responsável por empurrar o platô, começa, então, a girar com força Até aí, tudo bem! O problema surge quando o motorista decide pressionar o pedal por muito tempo, já que o sistema foi desenvolvido para funcionar por alguns segundos Em situações de uso intenso, as peças começam a se desgastar de forma prematura por causa do atrito, reduzindo a vida útil, já que esquentam e perdem lubrificação

Depois que os itens estiverem gastos, o mecânico não consegue inspecionar o problema visualmente, pois o conjunto está fechado dentro de uma caixa. Segundo o engenheiro Rubens Venosa, da oficina Motor Max, é o motorista que terá que perceber o sintoma carro com embreagem gasta perde força. O motor vira em falso sem transmitir a força para o câmbio A solução é substituir o conjunto todo – manutenção que pode custar entre R$ 350 e R$ 700 em um carro popular Com o uso correto, o conjunto de embreagem pode durar de 100 mil a 150 mil quilômetros.

TEM ALGUMA DÚVIDA? Envie para autoesporte@edglobo.com.br ou para o WhatsApp ***(11) 94507-0294***

NOSSOS HÍBRIDOS ESTÃO ENVELHECENDO... E AGORA?

PRIMEIRO ELETRIFICADO DO PAÍS, O FORD FUSION HYBRID JÁ COMPLETOU SETE ANOS DE MERCADO – E, COM ISSO, GARANTIA E VIDA ÚTIL DAS BATERIAS ESTÃO PRESTES A ACABAR

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

Você pode até pensar que os carros híbridos são novidade aqui no Brasil, mas o Ford Fusion Hybrid já chegou há mais de sete anos – e, com isso, está na hora de ficar mais atento à manutenção. Afinal, no caso das primeiras unidades comercializadas, restam apenas 11 meses de garantia e dois anos de vida útil para o conjunto de baterias do propulsor elétrico. Abrir mão do sistema híbrido é uma opção? Nem pensar! De acordo com o fabricante, o veículo não funciona apenas a combustão.

"É um carro que prende você à concessionária, né?", diz Lucas Lana, proprietário de um modelo 11/12 desde 2014, quando tinha apenas 30 mil quilômetros rodados. Segundo o engenheiro Ricardo Takahira, da Comissão Técnica de Veículos Elétricos e Híbridos da SAE Brasil, "ainda não há oficinas especializadas para modelos eletrificados, mas é uma preocupação de vários setores. Estamos pensando nos cursos de tecnólogo, graduação e pós-graduação".

Para o dono, a principal vantagem em relação aos carros apenas a combustão está no consumo. "Às vezes, abasteço R$ 30 reais em gasolina e os frentistas ficam até olhando. E, apesar de ser um carro grande, ele anda muito bem", explica Lana. Segundo o funcionário da Câmara Municipal de Jaguaraçu (MG) – que antes tinha um Ford Focus –, o sistema híbrido nunca apresentou qualquer defeito ou perda de eficiência.

"Desde 2012, tivemos 5.800 veículos híbridos e elétricos comercializados no Brasil. O que impressiona é o resultado de 2017, com 2.450 unidades vendidas até setembro", afirma Thiago Sugahara, vice-presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico. Desse total, a Ford diz que apenas 256 veículos são do Fusion

"Sabia que perderia dinheiro, mas não tanto. O valor de tabela era R$ 74 mil e me ofereceram R$ 50 mil", conta Lucas Lana, dono de um Ford Fusion Hybrid

Hybrid de primeira geração, exatamente igual ao de Lucas Lana, oferecido por aqui de 2010 a 2013.

Mas a manutenção é mais complicada? "Como o híbrido trabalha 'mais folgado', as visitas à oficina podem até ser mais espaçadas. Hoje, o consumidor comum até tem dor de cabeça, mas é um momento de transição, como foi do carburador a injeção eletrônica", explica Takahira, da SAE Brasil. Já no caso dos modelos 100% elétricos, o executivo garante que a manutenção é ainda mais espaçada, pois quase não há partes móveis ou lubrificadas.

Tanta complexidade mecânica (e incertezas em relação ao pós-venda) afetam o bolso de quem já tem um veículo eletrificado na garagem. "Sabia que perderia dinheiro, mas não tanto. O valor de tabela era R$ 74 mil e me ofereceram R$ 50 mil", conta Lucas Lana. De acordo com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, a desvalorização da versão híbrida foi de 53,1% desde 2011, contra 50,9% da configuração movida a gasolina no mesmo período.

E o descarte das baterias? "A ABVE não tem nenhum estudo de impacto ambiental, já que cada fabricante tem que seguir os protocolos", diz Sugahara. Ainda há pouco volume de eletrificados no Brasil e, segundo o executivo, das 5.800 unidades vendidas desde 2012, cerca de 2.450 veículos foram de janeiro a setembro deste ano. "Nissan e Ford mandam as baterias embora do país em contêiner e isso está embutido no preço", afirma Takahira.

Por fim, ainda há questões básicas que precisam ser melhoradas. "Na Associação Brasileira dos Proprietários de Veículos Elétricos Inovadores, há relatos de donos de eletrificados que precisam recorrer das multas de rodízio e de IPVA que não é restituído", diz Ricardo Takahira. Vale lembrar que em São Paulo (SP), por exemplo, veículos elétricos e híbridos estão livres do rodízio municipal e têm isenção de 50% do valor do IPVA desde 2015.

QUANTO CUSTA TROCAR?

Segundo apuramos, os valores das baterias do sistema híbrido do Fusion Hybrid variam em até R$ 10 mil, dependendo da cidade. Em Belém (PA), por exemplo, encontramos o maior preço: R$ 42.990 – ou seja, 68,7% dos R$ 62.603 indicados pela tabela Fipe para as unidades de 2010. Já o menor valor é de Porto Alegre (RS), onde é oferecido a R$ 32.323, pouco abaixo dos R$ 34.343 de São Paulo (SP) e bem mais em conta que os R$ 38.738 de Salvador (BA). Não bastasse o preço, o conjunto leva até dois meses para chegar às revendas da região Norte, com prazos de 15 a 30 dias úteis para a capital paulista. De acordo com os vendedores, as baterias não estão disponíveis em estoques no Brasil e precisam ser importadas.

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de outubro

		OUTUBRO 2017	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO (%) SET/OUT
1	CHEVROLET **ONIX**	18.322	17.236	152 538	6,3%
2	FORD **KA**	9.689	8.727	77.945	11%
3	HYUNDAI **HB20**	8.878	8.530	88.242	4%
4	VOLKSWAGEN **GOL**	6.280	6.026	61.575	4,2%
5	CHEVROLET **PRISMA**	6.203	6.123	57 238	1,3%
6	TOYOTA **COROLLA**	5.934	6.036	54.085	-1,7%
7	FIAT **MOBI**	5.407	3.602	44.305	50,1%
8	FIAT **STRADA**	5.392	4.621	42.669	16,6%
9	JEEP **COMPASS**	4.963	4.177	39.488	18,8%
10	HONDA **HR-V**	4.488	3.780	39.414	18,7%
11	VOLKSWAGEN **SAVEIRO**	4.330	3.292	35.524	31,5%
12	FIAT **ARGO**	4.159	4.124	17 322	0,8%
13	FIAT **TORO**	4.122	3.918	42.547	5,2%
14	RENAULT **SANDERO**	4.081	3.967	59.641	2,8%
15	HYUNDAI **CRETA**	4.027	3.466	32.362	16,2%
16	VOLKSWAGEN **VOYAGE**	3.964	3.823	33.924	3,7%
17	RENAULT **KWID**	3.926	10 358	17.528	-62,1%
18	TOYOTA **ETIOS**	3.805	2.831	34.857	34,4%
19	NISSAN **KICKS**	3.556	3.448	25.711	3,1%
20	FORD **ECOSPORT**	3.254	3.159	24.785	3%

*ACUMULADO ATÉ OUTUBRO DE 2017

2017 NA RETA FINAL

As previsões mais otimistas devem se concretizar e o mercado de carros novos pode fechar este ano com alta. No acumulado até outubro, o segmento de automóveis e comerciais leves emplacou mais de 1,7 milhão de unidades, um aumento de 9,7% sobre o mesmo período do ano passado. No ranking dos mais vendidos, o **Ford Ka** foi o segundo do mês, seguido do Hyundai HB20. Mas o **Kwid**, depois de virar vice-líder em setembro, ficou bem longe do pódio na 17ª posição. Segundo a Renault, o primeiro mês de vendas do modelo não é parâmetro, pois concentrou os três meses de pré-venda, iniciada em julho. Quem também teve um pequeno recuo nas vendas foi o **Toyota Corolla** (-1,7%), ainda assim ele foi o sexto carro mais vendido do mês. O **Jeep Compass**, por sua vez, já superou o Honda HR-V em 2017, e é o SUV mais vendido do mercado.

ALGUNS PERDEM, OUTROS GANHAM

A **Renault** não manteve o volume de vendas de setembro e caiu algumas posições no ranking. Ainda assim, a marca deve fechar 2017 com um market share maior que o do ano passado. A **Honda** voltou a crescer em outubro, reação que pode ser atribuída à chegada do Fit reestilizado. A **Ford** também pode comemorar um aumento relevante nas vendas, voltando assim ao TOP 4.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

		OUTUBRO 2017	SETEMBRO 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) SET/OUT	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1	CHEVROLET	36.517	35 249	319.341	3,6%	18%
2	FIAT	25.707	25 212	239 913	1,9%	13,5%
3	VOLKSWAGEN	23.659	23.252	220 812	1,7%	12,4%
4	FORD	20 340	18 781	167 216	8,3%	9,4%
5	HYUNDAI	17.610	16.912	164 989	4,1%	8,9%
6	TOYOTA	16 401	15.191	154 565	7,9%	8,7%
7	RENAULT	15.904	20.489	138.516	-22,3%	7,8%
8	HONDA	11.922	9.674	108 407	23,2%	6,1%
9	JEEP	7.991	7198	71 708	11%	4%
10	NISSAN	7.694	7.708	61 500	-0,2%	3,4%
11	PEUGEOT	2.530	2.415	21 658	4,7%	1,2%
12	MITSUBISHI	1.936	2 220	18 494	-12,7%	1%
13	CITROËN	1.709	1.647	18 359	3,7%	1%
14	BMW	957	809	8.118	18,3%	0,4%
15	MERCEDES	890	2.198	12.088	-59,5%	0,6%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos dos carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês e desde o começo deste ano

HATCH COMPACTO

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **ONIX**	18.322	152.538	6,3%
2	FORD **KA**	9.689	77 945	11%
3	HYUNDAI **HB20**	8.878	88.242	4%
4	VOLKSWAGEN **GOL**	6.280	61.575	4,2%
5	FIAT **MOBI**	5 407	44.305	50,1%

Os descontos ajudaram e o Fiat Mobi teve um aumento de 50% nas vendas no mês passado

HATCH MÉDIO

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **CRUZE SPORT6**	631	6 012	-0,4%
2	FORD **FOCUS**	516	3.915	27,4%
3	VOLKSWAGEN **GOLF**	214	3.514	11,4%
4	TOYOTA **PRIUS**	165	2.079	-48,2%
5	PEUGEOT **308**	69	797	46,8%

Com ajudinha das boas condições de lojas, o Focus teve um aumento nos emplacamentos. Mas ele ainda vende menos que o Cruze

MONOVOLUME E PERUA

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	HONDA **FIT**	2.505	19.956	116,3%
2	CHEVROLET **SPIN**	2.163	19.861	-7,5%
3	FIAT **DOBLÒ**	764	4.055	20,7%
4	CITROËN **AIRCROSS**	676	6.722	13,2%
5	FIAT **WEEKEND**	298	3.031	34,8%

Recentemente renovado, o Honda Fit finalmente deu uma deslanchada nas vendas. Mas ele já foi mais popular

SEDÃ COMPACTO

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	CHEVROLET **PRISMA**	6 203	57 238	1,3%
2	VOLKSWAGEN **VOYAGE**	3.964	33.924	3,6%
3	HYUNDAI **HB20S**	2.831	25.918	1,2%
4	FORD **KA SEDAN**	2.480	22.645	-5,5%
5	NISSAN **VERSA**	2.570	17.320	5,2%

O Nissan Versa nem sempre é lembrado, mas, em outubro, o sedã superou o Etios e garantiu seu lugar no TOP 5 da categoria

SEDÃ MÉDIO

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	TOYOTA **COROLLA**	5.934	54.085	-1,6%
2	HONDA **CIVIC**	1.916	22.163	0,7%
3	CHEVROLET **CRUZE**	1.670	15.953	1,2%
4	VOLKSWAGEN **JETTA**	781	6.454	-16,2%
5	FORD **FOCUS SEDAN**	578	4.839	36,9%

O Corolla vendeu menos em outubro, mas, ainda assim, seu volume de vendas é maior que a soma dos emplacamentos de seus rivais

SEDÃ PREMIUM

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	FORD **FUSION**	290	3.479	-11,8%
2	BMW **SÉRIE 3**	277	2.752	7,7%
3	AUDI **A3 SEDAN**	246	2.317	-0,8%
4	AUDI **A4**	148	876	80,5%
5	MERCEDES **CLASSE C**	137	4.474	-89,7%

O grandão Ford Fusion voltou a liderar o segmento, mas suas vendas encolheram em relação a setembro

UTILITÁRIO

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	HONDA **HR-V**	4.488	39.414	16,7%
2	HYUNDAI **CRETA**	4.027	32.362	16,1%
3	NISSAN **KICKS**	3.556	25 711	3,1%
4	FORD **ECOSPORT**	3 254	24.785	3,0%
5	JEEP **RENEGADE**	3.017	31 566	0,2%

Lançado este ano, o Creta já é o segundo SUV mais vendido no país, deixando para trás até mesmo o Jeep Renegade

UTILITÁRIO PREMIUM

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	JEEP **COMPASS**	4.963	39.488	18,8%
2	TOYOTA **SW4**	1 007	10.215	16,4%
3	HYUNDAI **IX35**	874	8.389	4,1%
4	MITSUBISHI **ASX**	488	3 934	-22,5%
5	BMW **X1**	415	3.174	18,2%

Há um ano no mercado, o Jeep Compass já é o SUV mais vendido do mercado no acumulado de 2017

PICAPE

	MODELO	OUTUBRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1	FIAT **STRADA**	5.392	42 669	16,6%
2	VOLKSWAGEN **SAVEIRO**	4.330	35.524	31,5%
3	FIAT **TORO**	4.122	42 547	5,2%
4	CHEVROLET **S10**	2 690	24.912	-6,1%
5	TOYOTA **HILUX**	2 662	27 238	-1,1%

Sem novidades recentes, a Saveiro voltou à vice-liderança do segmento em outubro, com aquela forcinha dos descontos nas lojas

RENOVADO HÁ UM ANO

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

Renovado? Não escrevemos errado, mas entendemos a surpresa. Afinal, a primeira geração do Compass – aquele importado e meio sem graça – foi quase esquecido desde que o modelo feito em Goiana (PE) chegou às lojas. Não bastasse a base moderna, compartilhada com Renegade e até com a picape Fiat Toro, o SUV tem motores flex e turbodiesel, além de tração integral. Confira o primeiro ano da "novidade" no país!

O QUE MUDOU DESDE ENTÃO?

No mês de julho, a Jeep lançou a versão Limited Diesel, de R$ 157 990. Além disso, o 2.0 Tigershark de 166 cv ganhou sistema start-stop, novo alternador e bomba de combustível inteligentes – mudanças que, de acordo com a marca, reduziram o consumo em até 11%. Em setembro, foi a vez da tração integral chegar ao 2.0 flex na versão Sport 4x4 com câmbio automático de nove marchas, mas apenas como edição limitada (e já esgotada)

Foi bem aceito?

Liderar o segmento é sinônimo de sucesso? Respondido! No acumulado de 2017 até outubro, o Compass ficou à frente do Honda HR-V: 39 488 unidades contra 39 414, respectivamente. Já o Renegade teve 31 566 emplacamentos no período

ALTA DE PREÇOS

VERSÃO	NOV. 2016	NOV. 2017	VARIAÇÃO
Compass Sport Flex	R$ 99.990	R$ 107.990	+8%
Compass Longitude Flex	R$ 106.990	R$ 115.990	+8,4%
Compass Open Edition Flex	R$ 109.990	-	N/D
Compass Limited Flex	R$ 124.990	R$ 134.990	+8%
Compass Sport Flex 4x4 (**)	R$ 117.990	-	N/D
Compass Longitude Diesel	R$ 132.990	R$ 142.790	+7,3%
Compass Limited Diesel (***)	R$ 157.990	R$ 157.990	0%
Compass Trailhawk Diesel	R$ 149.990	R$ 161.990	+8%

NAS LOJAS

Se você está namorando um Compass, é bem provável que feche negócio na primeira visita à loja. Segundo apuramos, o modelo está disponível a pronta entrega em todas as regiões do Brasil – há mais variedade de configurações no Sudeste – e boas ofertas, que incluem descontos de até R$ 5 mil

RECALL

Desde o lançamento, já foram duas campanhas de recall. Na primeira delas, anunciada em março deste ano, foram convocadas 1.141 unidades que poderiam desligar o motor em movimento. Depois, no mês de setembro, um defeito no cabo de transmissão obrigou o retorno de 1 395 unidades às concessionárias

Bons níveis de acabamento interno e conforto em todas as configurações

Mesmo com motor turbodiesel, há pouco ruído ou vibrações a bordo

Valores das três primeiras revisões são bem atraentes

Preço cobrado pela cesta de peças é muito elevado

Desempenho e consumo da motorização flex deixam a desejar

Para-choque dianteiro das versões flex é mais baixo e raspa com facilidade

VENDAS PELO BRASIL DESDE NOVEMBRO DE 2016*

De acordo com a Jeep, cerca de 55% dos compradores são homens, sendo a maioria deles casados, com até dois filhos e idade acima dos 40 anos. A configuração Longitude é a queridinha da clientela, com 60% das vendas, enquanto a motorização flex corresponde a 65% dos emplacamentos.

* Número de unidades comercializadas até 6/11/2017 segundo a Fenabrave ** Início em setembro de 2017 *** Início em julho de 2017

LEO SPOSITO

Preços da tabela atualizados até 15/11/2017

Tabela inteligente

Carro premium do ano

Sedã premium

Motor do ano 2.0 ou maior

Cupê

SUV de luxo

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125	**113.990**
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	192	**128.990**
A3 Sedan Attraction	1.4	F	A6	150	**118.990**
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	**127.990**
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220	**160.990**
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	AT7	122	**128.990**
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190	**191.990**
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190	**165.990**
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190	**186.990**
A4 Sedan Ambition Plus	2.0	G	AT7	252	**248.990**
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	252	**229.990**
A5 Sportback Ambiente	2.0	G	A7	190	**213.990**
A5 Sportback Ambition	2.0	G	A7	190	**239.990**
A5 Sportback Ambition Plus	2.0	G	A7	190	**268.990**
A5 Sportback Attraction	2.0	G	A7	190	**189.990**
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252	**300.990**
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333	**347.990**
A6 Sedan Ambition Plus	3.0	G	AT7	333	**372.990**
A6 Allroad	3.0	G	AT7	320	**418.990**
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310	**425.990**
A8 Longo	3.0	G	A8	310	**511.990**
A8 Longo	6.3	G	A8	500	**867.990**
A8 Sedan	4.0	G	A8	435	**621.990**
Q3 Attraction	1.4	F	AT6	150	**150.990**
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT6	150	**146.990**
Q3 Ambiente	1.4	F	AT6	150	**164.990**
Q3 Ambiente Plus	1.4	F	AT6	150	**159.990**
Q3 Ambition	1.4	F	AT6	150	**170.190**
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180	**189.990**
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220	**210.990**
Q5 Attraction	2.0	G	AT7	252	**244.990**
Q5 Ambiente	2.0	G	AT7	252	**274.990**
Q5 Ambition	2.0	G	AT7	252	**292.990**
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333	**416.990**
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333	**416.990**
RS Q3	2.5	G	AT7	310	**332.990**
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560	**689.990**
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560	**750.990**
R8 Coupé Plus	5.2	G	AT7	550	**1.205.990**
S8 Sedan	4.0	G	A8	605	**889.990**
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230	**267.990**
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230	**285.990**
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286	**318.990**
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	**336.990**

Continental Flying Spur	6.0	G	A6	560	**920.000**

Continental GT V8	4.0	G	A8	507	**925.000**
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	**985.000**
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507	**1.120.000**
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	**1.295.000**
Continental GT Conversive 2p.	6.0	G	A6	567	**1.296.000**
New Flying V8	4.0	G	A8	528	**1.450.000**

M140i	3.0	G	A8	340	**284.950**
220i Active Tourer	2.0	F	A8	192	**171.950**
320i Sport	2.0	F	A8	184	**168.950**
320i Sport GP	2.0	F	A8	184	**181.950**
320i M Sport	2.0	F	A8	184	**194.950**
328i Sport GP	2.0	F	A8	245	**211.950**
328i M Sport	2.0	F	A8	245	**255.950**
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	**294.950**
530i M Sport	2.0	G	A8	252	**316.950**
540i M Sport	2.0	G	A8	252	**399.950**
750Li M Sport	4.4	G	A8	450	**759.950**
i8	H	H	A6	367	**799.950**
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370	**379.950**
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	**184.950**
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	**199.950**
X1 sDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	**224.950**
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	**325.950**
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245	**324.950**
X5 xDrive35i Full	3.0	G	A8	306	**419.950**
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258	**434.950**
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	**441.950**
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**444.950**
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**451.950**
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	**461.950**
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.0	G	A8	306	**471.950**
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	**436.950**
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**439.950**
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	**446.950**
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	**454.950**
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.0	G	A8	306	**464.950**

Celer	1.5	F	M5	108	**38.990**
Celer	1.5	F	M5	108	**41.490**
Celer Act	1.5	F	M5	108	**42.490**
Celer Sedan Act	1.5	F	M5	108	**43.490**
New QQ Smile	1.0	F	M5	75	**26.690**
New QQ Look	1.0	F	M5	75	**30.690**
New QQ Act	1.0	F	M5	75	**32.290**

Este selo indica os eleitos no Qual Comprar, edição especial com análise de todos os carros de até R$ 350 mil à venda no país

O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS:

(M) Câmbio manual (A) Câmbio automático (AT) Câmbio automatizado (TD) Transmissão direta (CVT) Transmissão continuamente variável

LEGENDA:

(G) Gasolina (F) Flex (D) Diesel (H) Híbrido (E) Elétrico (SC) Supercharged (*) Preço em dólar (CE) Cabine estendida (CS) Cabine simples (CD) Cabine dupla (O) Opcional comum a todas as versões

CHEVROLET

Camaro SS	6.2	G	A6	406		**310.000**
Camaro Conversível SS Conversível	6.2	G	A6	406		**343.000**
Cobalt LT	1.4	F	M5	102		**57.190**
Cobalt LTZ	1.4	F	M5	102		**62 890**
Cobalt LTZ	1.8	F	M5	111		**64.390**
Cobalt LTZ	1.8	F	A6	111		**68.570**
Cobalt Elite	1.8	F	A6	108		**71.490**
QUAL COMPRAR — Hatch médio						
Cruze Sport6 LT	1.8	F	A6	144		**91 890**
Cruze Sport6 LTZ	1.8	F	A6	144		**103 990**
Cruze Sedan LT	1.4	F	A6	153		**92.990**
Cruze Sedan LTZ	1.4	F	A6	153		**104.990**
Montana LS	1.4	F	M5	99		**47.690**
Montana Sport	1.4	F	M5	99		**57 890**
QUAL COMPRAR — Sedã médio						
Onix Joy	1.0	F	M6	80		**41.690**
Onix LT	1.0	F	M6	80		**46.150**
Onix LT	1.4	F	M6	106		**51 050**
Onix LT	1.4	F	A6	106		**56.190**
Onix LTZ	1.4	F	M6	106		**56 650**
Onix LTZ	1.4	F	A6	106		**61 950**
Onix Activ	1.4	F	M6	106		**59 950**
Onix Activ	1.4	F	A6	106		**65 250**
Onix Effect	1.4	F	M6	106		**54.990**
Prisma Joy	1.0	F	M6	80		**45 790**
Prisma LT	1.4	F	M6	106		**55.190**
Prisma LT	1.4	F	A6	106		**60 550**
Prisma LTZ	1.4	F	M6	106		**60.990**
Prisma LTZ	1.4	F	A6	106		**67.050**
QUAL COMPRAR — Picape						
S10 CD LT	2.5	F	M6	206		**107.990**
S10 CD LTZ	2.5	F	M6	206		**122.990**
S10 CD LT 4x4	2.5	F	A6	206		**116.990**
S10 CD LTZ 4x4	2.5	F	A6	206		**130.990**
S10 CS LS	2.8	D	M6	200		**118.110**
S10 CD LT	2.8	D	M6	200		**133.460**
S10 CD LT 4x4	2.8	D	M6	200		**146.690**
S10 CD LT 4x4	2.8	D	A6	200		**153.990**
S10 CD LS 4x4	2.8	D	M6	200		**130.690**
S10 CD LTZ 4x4	2.8	D	A6	200		**171.990**
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2.8	D	M6	200		**111.690**
S10 CD High Country Turbo 4x4	2.8	D	A6	200		**179.590**
Spin LS	1.8	F	M6	108		**59.990**
Spin LT	1.8	F	M5	108		**63 590**
Spin LTZ	1.8	F	M5	108		**69.990**
Spin LTZ	1.8	F	A6	108		**73 990**
Spin Activ	1.8	F	A6	108		**73.490**
Spin Advantage	1.8	F	A6	108		**68.670**
Tracker LT	1.4	F	A6	153		**82 990**
Tracker LTZ	1.4	F	A6	153		**93.490**
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	277		**173 990**
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200		**205 990**

CITROËN

Aircross Start	1.6	F	M5	122		**55.715**
Aircross Business	1.6	F	M5	122		**61.695**
Aircross Live	1.6	F	M5	93		**63.215**
Aircross Live	1.6	F	A4	122		**67.215**
Aircross Feel	1.6	F	A4	122		**69.215**
Aircross Shine Business	1.6	F	A4	122		**69 990**
Aircross Shine	1.6	F	A4	122		**75.925**
C3 Attraction	1.6	F	A6	118		**57 765**
C3 PureTech Origine	1.2	F	M5	90		**47.715**
C3 PureTech Attraction	1.2	F	M5	90		**51 765**
C3 PureTech Tendance	1.2	F	M5	90		**55.165**
C3 Style Edition	1.2	F	A4	90		**61.480**
C4 Lounge Origine	1.6	F	A6	173		**85 015**
C4 Lounge Tendance S	1.6	F	A6	173		**88 715**
C4 Lounge Tendance	1.6	F	A6	173		**89 015**
C4 Lounge Exclusive	1.6	F	A6	173		**98.515**
C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165		**117.625**
C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165		**124.625**
Grand C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165		**127.625**
Grand C4 Picasso Intensive	1.6	G	A6	165		**134.625**

DODGE

Journey R/T	3.6	G	A6	280		**142 900**

FERRARI

California T	3.9	G	AT7	560		**1.900.000**
F12 Berlinetta	6.3	G	AT7	740		**3 600.000**
488 GTB	3.9	G	AT7	670		**2.700.000**
488 Spider	3.9	G	AT7	670		**3.400.000**

FIAT

500 Cult	1.4	F	M5	88		**56 900**
Argo Drive	1.0	F	M5	77		**46 800**
Argo Drive	1.3	F	M5	109		**53 900**
Argo Drive	1.3	F	AT5	109		**58 900**
Argo Precision	1.8	F	M5	139		**61 800**
Argo HGT	1.8	F	M5	139		**64 600**
Argo Precision	1.8	F	A6	139		**67.800**
Argo HGT	1.8	F	A6	139		**70 600**
Doblò Adventure	1.8	F	M5	132		**91 990**
Doblò Essence	1.8	F	M5	86		**82 990**
Doblò Essence (7 lugares)	1.8	F	M5	132		**83 990**
Fiorino	1.4	F	M5	88		**56 990**
Fiorino Hard Working EVO	1.4	F	M5	88		**64.490**
Grand Siena Attractive	1.0	F	M5	75		**45.790**
Grand Siena Attractive	1.4	F	M5	88		**53 290**
Grand Siena	1.6	F	M5	115		**54 990**
Grand Siena Essence	1.6	F	M5	115		**58 690**
Grand Siena	1.6	F	AT5	115		**58 990**
Grand Siena Essence	1.6	F	AT5	115		**62 990**
Mobi Easy	1.0	F	M5	75		**34 210**
Mobi Like	1.0	F	M5	75		**40 190**
Mobi Way	1.0	F	M5	75		**41.790**
Mobi Drive	1.0	F	M5	77		**41.790**
Mobi Drive	1.0	F	AT5	77		**45 990**
Uno Drive	1.0	F	M5	77		**43 990**
Uno Way	1.0	F	M5	77		**45 290**
Uno Way	1.3	F	M5	109		**50 390**
Uno Sporting	1.3	F	M5	109		**52 390**
Uno Way Dualogic	1.3	F	AT5	109		**54 990**
Uno Sporting Dualogic	1.3	F	AT5	109		**56 990**
Palio Fire	1.0	F	M5	75		**34.680**
Palio Fire Way	1.0	F	M5	75		**36.100**
Palio Attractive	1.0	F	M5	75		**45.240**
Palio Attractive	1.4	F	M5	88		**49 040**
Palio Essence	1.6	F	M5	117		**54.270**
Palio Sporting	1.6	F	M5	117		**56 960**
Punto Attractive	1.4	F	M5	85		**53 310**
Punto Essence	1.6	F	M5	115		**59 410**
Punto Essence Dualogic	1.6	F	M5	115		**63 670**
Punto Blackmotion	1.8	F	M5	130		**65 670**
Punto Blackmotion Dualogic	1.8	F	M5	130		**69 680**
Strada Working	1.4	F	M5	86		**47 990**
Strada Hard Working	1.4	F	M5	86		**54.090**
Strada Hard Working CE	1.4	F	M5	86		**61 390**
Strada Hard Working CD	1.4	F	M5	86		**64.890**
Strada Adventure CE	1.8	F	M5	132		**72 990**
Strada Adventure CD	1.8	F	M5	132		**76 690**
Toro Freedom	1.8	F	A6	139		**90 990**
Toro Freedom	2.4	F	A9	170		**100.270**
Toro Freedom	2.0	D	M6	170		**106 990**
Toro Freedom 4x4	2.0	D	M6	170		**115 690**
Toro BlackJack	2.4	F	A9	186		**122 990**
Toro Freedom 4x4	2.0	D	A9	170		**120 890**
Toro Volcano	2.0	D	A9	170		**134.390**
Weekend Attractive	1.4	F	M5	86		**60.390**
Weekend Adventure	1.8	F	M5	132		**75 990**

PICAPE AUTO — Picape do ano

FORD

EcoSport SE	1.5	F	M5	115		**76 990**
EcoSport SE	1.5	F	A6	115		**82 990**
EcoSport FreeStyle	1.5	F	M5	115		**82.490**
EcoSport FreeStyle	1.5	F	A6	115		**88.490**
EcoSport Titanium	2.0	F	A6	146		**95 890**
Edge Titanium	3.5	G	A6	284		**236.100**
Focus SE	1.6	F	M5	135		**76 190**
Focus SE Plus	1.6	F	M5	135		**86 980**
Focus SE Plus	2.0	F	AT6	178		**92 190**
Focus Titanium Powershift	2.0	F	AT6	178		**103 390**
Focus Titanium Plus Powershift	2.0	F	AT6	178		**109.490**
Focus Fastback SE	2.0	F	AT6	178		**83 910**
Focus Fastback SE Plus	2.0	F	AT6	178		**92 190**
Focus Fastback Titanium	2.0	F	AT6	178		**102.790**
Focus Fastback Titanium Plus	2.0	F	AT6	178		**108 890**
Fusion SE	2.5	F	A6	175		**119.900**
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234		**125.900**
Fusion EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234		**155 900**
Fusion EcoBoost FWD	2.0	G	A6	234		**138 900**
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT	190		**160.900**
Ka S	1.0	F	M5	85		**43.780**
Ka SE	1.0	F	M5	85		**45 030**
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85		**46 590**
Ka SEL	1.0	F	M5	85		**52.290**

Ka SE	1.5	F	M5	105	**49.340**
Ka SE Plus	1.5	F	M5	105	**50.890**
Ka SEL	1.5	F	M5	105	**56 590**
Ka Trail	1.0	F	M5	85	**48.430**
Ka Trail	1.5	F	M5	110	**52.740**
Ka + SE	1.0	F	M5	85	**48 040**
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	**50.190**
Ka + SEL	1.0	F	M5	85	**56.190**
Ka + SE	1.5	F	M5	110	**52.640**
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	**54.790**
Ka + SEL	1.5	F	M5	110	**60 790**
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	**53.660**
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	**56 590**
New Fiesta SE Plus Direct	1.6	F	AT6	128	**58.490**
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	**58 590**
New Fiesta SEL Style	1.6	F	M5	128	**59.790**
New Fiesta SEL EcoBoost	1.0	G	AT6	125	**66.090**
New Fiesta SEL Powershift	1.6	F	AT6	128	**63.190**
New Fiesta Titanium	1.6	F	M5	128	**65.490**
New Fiesta Titanium Powershift	1.6	F	AT6	128	**68.990**
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	**73.090**
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1.0	G	AT6	125	**73.990**
New Fiesta SEL	1.6	F	M5		**67.260**
New Fiesta SEL	1.6	F	A6		**73.060**
New Fiesta Titanium	1.6	F	A6		**79 560**
New Fiesta Titanium Plus	1.6	F	A6		**81.760**
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	**106 990**
Ranger XLS 4X2	2.2	D	M6	160	**136 850**
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	**118.420**
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	**126.490**
Ranger XLS 4x4 CD	2.2	D	M6	160	**148 850**
Ranger XLS 4x4 CD	2.2	D	A6	160	**156 700**
Ranger Sportrac 4x4	2.2	D	A6	160	**162 990**
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	**174 050**
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	**190.190**

[illegible]

Accord EX	3.5	G	A6	280	**162 500**
City DX	1.5	F	M5	116	**60.900**
City DX	1.5	F	CVT	116	**66 400**
City EX	1.5	F	CVT	116	**75 700**
City LX	1.5	F	CVT	116	**69 000**
City EXL	1.5	F	CVT	116	**81.400**
Civic Sport	2.0	F	M6	155	**87.900**
Civic Sport	2.0	F	CVT	155	**94.900**
Civic EX	2.0	F	CVT	155	**98 400**
Civic EXL	2.0	F	CVT	155	**105.900**
Civic Touring	1.5	G	CVT	173	**124.900**
CR-V EXL 4WD	2.0	F	A5	155	**148.000**
Fit DX	1.5	F	M5	116	**58 700**
Fit Personal	1.5	F	CVT	116	**68 700**
Fit LX	1.5	F	CVT	116	**70.100**
Fit EX	1.5	F	CVT	116	**75.600**
Fit EXL	1.5	F	CVT	116	**80.900**
HR-V LX	1.8	F	M6	140	**80 900**
HR-V LX	1.8	F	CVT	140	**87.900**
HR-V EX	1.8	F	CVT	140	**94.600**
HR-V EXL	1.8	F	CVT	140	**102.900**
HR-V Touring	1.8	F	CVT	140	**107.900**
WR-V EX	1.5	F	CVT	116	**79 400**
WR-V EXL	1.5	F	CVT	116	**83 400**

HYUNDAI

Azera	3.0	G	A6	250	**179 990**
Creta Attitude	1.6	F	M6	130	**74 990**
Creta Pulse	1.6	F	M6	130	**79 790**
Creta Pulse	1.6	F	A6	130	**86 740**
Creta Pulse Plus	1.6	F	A6	130	**89.990**
Creta Sport	2.0	F	A6	166	**94 990**
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	**100.990**
Elantra Básica	2.0	F	A6	178	**84.900**
Elantra Special Edition	2.0	F	A6	178	**103 990**
Elantra Top	2.0	F	A6	178	**114 990**
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	**196.702**
HB20 Comfort	1.0	F	M5	80	**43.300**
HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	**46 570**
HB20 HB20 5 anos	1.0	F	M5	80	**49.630**
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	**50.780**
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	**53 330**
HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	**57 830**
HB20 HB20 5 anos	1.6	F	A6	128	**60 680**
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	**62 880**
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	**65 680**
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	**50.715**
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	**54.015**
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	**54.715**
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M6	128	**57.265**
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	**61.765**
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	**65 115**
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	**69.715**
HB20X Style	1.6	F	M6	128	**60.295**
HB20X Style	1.6	F	A6	128	**64.795**
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	**70 495**
ix35 Entrada	2.0	F	A6	167	**99 990**
ix35 GL	2.0	F	A6	167	**109 050**
ix35 GLS	2.0	F	A6	167	**131.290**
Tucson GLS	2.0	F	A4	146	**74 990**
New Tucson GL	1.6	G	A7	177	**134.900**
New Tucson GLS	1.6	G	A7	177	**140 970**
New Tucson Edição Especial	1.6	G	A7	177	**159.600**

JAC

J5	1.5	G	M5	125	**60 990**
J6 7S	2.0	F	M5	160	**66 990**
T40	1.5	F	M5	127	**57 990**
T5	1.5	F	M6	127	**67 990**
T5 CVT	1.5	G	CVT	127	**72 990**
T6	2.0	F	M5	160	**69 990**
T8	2.0	G	M5	175	**109.900**

[illegible]

F Pace Prestige	2.0	D	A8	180	**322 500**
F Pace Pure	2.0	G	A8	250	**269 500**
F Pace Prestige	2.0	G	A8	250	**301 500**
F Pace R Sport	3.0	G	A8	340	**351 500**
F Pace S	3.0	G	A8	380	**408 500**
F Type Coupé S	3.0	G	A8	380	**537.793**
F Type Coupé SVR	5.0	G	A8	575	**883 112**
F Type Coupé British Design Edition	3.0	G	A8	380	**537 968**
XE Turbo R Sport	2.0	G	A8	250	**225 500**
XE S	3.0	G	A8	380	**335.900**
XF Prestige	2.0	G	A8	240	**253.120**
XF R Sport	2.0	G	A8	240	**273 620**
XF S	3.0	G	A8	380	**368.620**
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340	**472 400**
XJ R Sport	3.0	G	A8	340	**511.255**

[illegible]

Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271	**169 990**
Cherokee Limited	3.2	G	A9	271	**184 990**
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271	**199 990**
Compass Sport	2.0	F	A6	166	**107 990**
Compass Sport 4X4	2.0	F	A9	166	**117 990**
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	**115 990**
Compass Limited	2.0	F	A6	166	**134 990**
Compass Longitude 4X4	2.0	D	A9	170	**142 790**
Compass Limited 4X4	2.0	D	A9	170	**160 990**
Compass Trailhawk 4X4	2.0	D	A9	170	**161 990**
Compass Night Eagle	2.0	F	A6	166	**119 990**
Compass Night Eagle	2.0	D	A9	170	**146.790**
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	A8	286	**194.900**
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286	**279.900**
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241	**289.900**
Renegade PCD	1.8	F	A6	139	**69 990**
Renegade Custom	1.8	F	M5	139	**74.490**
Renegade Sport	1.8	F	M5	139	**82 990**
Renegade Sport	1.8	F	A6	139	**89 990**
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139	**94 990**
Renegade Limited	1.8	F	A6	139	**99 990**
Renegade Night Eagle	1.8	F	A6	139	**96.490**
Renegade Custom 4X4	2.0	D	A9	170	**108 990**
Renegade Sport	2.0	D	A9	170	**117 990**
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170	**118 690**
Renegade Night Eagle 4X4	2.0	D	A9	170	**120 190**
Wrangler Sport	3.6	G	A5	284	**194.490**
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	A5	284	**204 990**

[illegible]

Cerato EX	1.6	F	A6	128	**79 990**
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270	**259 990**
Mohave EX	3.0	D	A8	256	**239 990**
Picanto EX	1.0	F	M5	80	**40 990**
Picanto EX	1.0	F	A4	80	**51 990**
Quoris EX	3.8	G	A8	294	**269.900**
Soul EX	1.6	F	A6	128	**87 990**
Sportage LX	2.0	F	A6	167	**112.990**

Qual Comprar 2017 — Sedã compacto

Carro do ano

Motor do ano menor que 2.0

Monovolume

SUV

Hatch compacto

Qual Comprar 2017 — SUV premium

Sportage EX	2.0	F	A6	167	**139 990**
Sorento EX	3.3	G	A6	270	**209 990**
Bongo STD	2.5	D	M6	130	**73 990**

Aventador LP 700-4	6.5	G	AT7	709	**4.100.000**
Aventador LP 700-4 Roadster	6.5	G	AT7	709	**4.900.000**
Huracán LP 610-4	5.2	G	AT7	610	**2 600.000**
Huracán LP 610-4 Spyder	5.2	G	A7	610	**3 300.000**

Discovery Si6 SE	3.0	G	A8	340	**358.000**
Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258	**363.000**
Discovery Si6 HSE	3.0	G	A8	340	**384.000**
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258	**389.000**
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	A8	340	**424.000**
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258	**429.000**
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	A8	340	**460.000**
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	A8	258	**465.000**
Discovery Sport SE	2.0	G	A9	240	**221.996**
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180	**240.596**
Discovery Sport HSE	2.0	G	A9	240	**245 196**
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180	**270 496**
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	A9	240	**277 996**
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	A9	180	**301.696**
Range Rover Evoque SE	2.0	G	A9	240	**228 500**
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	A9	240	**243 500**
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	A9	180	**249 500**
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	A9	240	**252.900**
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic Conversível	2.0	G	A9	240	**292.500**
Range Rover Sport V6 S/CSE	3.0	G	A8	340	**370 500**
Range Rover Sport SDV6 S	3.0	D	A8	306	**392.100**
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	306	**422.400**
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	306	**467.600**
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	A8	306	**496 200**
Range Rover Sport V6 S/C A/B Dynamic 380PS	3.0	G	A8	380	**502 700**
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	A8	510	**526.200**
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	A8	339	**537 300**
Range Rover Sport SVR	5.0	G	A8	550	**725.100**
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258	**567.400**
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	340	**677 500**
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	A8	340	**705.700**
Range Rover Vogue AB	5.0	G	A8	510	**738 900**
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	A8	339	**782.100**
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	A8	510	**788 400**
Range Rover Vogue SV Autobiography Dynamic	5.0	G	A8	550	**899.000**
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550	**1.068.800**
Range Rover Velar Si4 Ve ar	2.0	G	A8	250	**291.000**
Range Rover Velar Si4 Ve ar S	2.0	G	A8	250	**317 700**
Range Rover Velar Si4 Ve ar SE	2.0	G	A8	250	**340.000**
Range Rover Velar Si4 Ve ar HSE	2.0	G	A8	250	**380 600**
Range Rover Velar Si4 Ve ar R-Dynamic	2.0	G	A8	250	**308 200**
Range Rover Velar Si4 Ve ar R-Dynamic S	2.0	G	A8	250	**334.900**
Range Rover Velar Si4 Velar R-Dynamic SE	2.0	G	A8	250	**357 200**
Range Rover Velar Si4 Ve ar R-Dynamic HSE	2.0	G	A8	250	**397 300**
Range Rover Velar V6S/C	3.0	G	A8	380	**339 200**
Range Rover Velar S	3.0	G	A8	380	**365.900**
Range Rover Ve ar SE	3.0	G	A8	380	**388 200**
Range Rover Velar HSE	3.0	G	A8	380	**428 800**
Range Rover Velar R-Dynamic	3.0	G	A8	380	**356.400**
Range Rover Velar Dynamic S	3.0	G	A8	380	**383.100**
Range Rover Velar R-Dynamic SE	3.0	G	A8	380	**405.400**
Range Rover Velar R-Dynamic HSE	3.0	G	A8	380	**445 500**
Range Rover Velar First Edition	3.0	G	A8	380	**513.900**

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136	**135.750**
CT 200h	1.8	H	CVT	136	**153 300**
NX 200t	2.0	G	A6	238	**229 470**
NX 200t F Sport	2.0	G	A6	238	**252.270**
ES 350	3.5	G	A6	277	**274.800**
RX 350	3.5	G	A8	305	**340.700**
RX 350 F Sport	3.5	G	A8	305	**358.540**

530	1.5	G	M5	103	**37 990**
530 Talent	1.5	G	M5	103	**39 990**
X60 Ta ent	1.8	G	M5	128	**67 990**
X60 VIP	1.8	G	CVT	128	**77 990**

Ghibli	3.0	G	A8	330	**590.000**

Levante	3.0	G	A8	350	**650.000**
Ghibli SQ4	3.0	G	A8	410	**690.000**
Levante S	3.0	G	A8	430	**750.000**
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460	**980.000**
GranCabrio	4.7	G	A6	460	**1.100.000**
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	A6	460	**1.100.000**
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530	**1.350.000**

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381	**318 900**
AMG C 43	3.0	G	A9	367	**379 900**
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367	**388 900**
AMG C 63	4.0	G	A7	510	**510 900**
AMG C 63 Coupé	4.0	G	A7	510	**559 900**
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510	**568 900**
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	**577 900**
AMG GLS 63 4MATIC	5.4	G	A7	612	**890 900**
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381	**344.900**
AMG E 43 4M	3.0	G	A9	401	**514 900**
AMG E 63 S 4M	4.0	G	A9	612	**735 900**
AMG G 63	5.5	G	A7	571	**999 900**
AMG GLE 63 4M	5.5	G	A7	410	**663 900**
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	**359 900**
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362	**390 900**
AMG GLE 43 4M	5.4	G	A9	557	**499 900**
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557	**524 900**
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	A9	557	**689 900**
AMG GT C Roadster	4.0	G	A7	462	**1.096 900**
AMG GT R Coupé	4.0	G	A7	462	**1.235 900**
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585	**919 900**
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	A7	585	**1.076 900**
AMG SLC 43	3.0	G	A9	367	**380 900**
A 200 ff	1.6	F	AT7	156	**153 900**
A 250 Sport	2.0	G	AT7	218	**210 900**
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	**160 900**
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156	**178 900**
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156	**178 900**
C 180 Coupé Avantgarde	1.6	F	A7	156	**208 900**
C 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	**205 900**
C 300 Sport	2.0	G	A9	245	**248 900**
C 250 Coupé Sport	2.0	G	A7	211	**275 900**
C 300 Estate	2.0	G	A9	245	**273.900**
C 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	**317 900**
CLA 200 ff	1.6	F	A7	156	**177 900**
CLA 250 Sport 4MATIC	2.0	G	A7	211	**230 900**
CLS 400	3.5	G	A7	306	**420 900**
E 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	**329 900**
E 300 Coupé	2.0	G	A9	245	**390 900**
E 250 Exclusive	2.0	G	A9	211	**339 900**
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	**158.900**
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	**175 900**
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	**203 900**
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	**232 900**
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	**270 900**
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211	**304 900**
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	A9	211	**317.900**
GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	A9	258	**379 900**
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	A9	258	**443 900**
GLE 400 4M Coupé Highway	3.0	G	A9	333	**455 900**
GLS 350 d 4M	3.0	D	A9	258	**469 900**
GLS 500 4M	4.6	G	A9	455	**699 900**
Maybach S 500	4.7	G	A7	455	**1.265 900**
AMG S 65L	6.0	G	A7	630	**1.166 900**
AMG S 63L	4.0	G	M7	612	**974.900**
S 560 L	4.0	G	A9	469	**769 900**
SL 400	3.0	G	A9	367	**623 900**
SLC 300	2.0	G	A9	245	**310 900**
SLC 300	2.0	G	A9	245	**310 900**

MINI

Cooper Top 3 P	1.5	G	A6	136	**126.950**
Cooper 3p.	1.5	G	A6	136	**118 500**
Cooper 5p	2.0	G	A6	192	**132.950**
Cooper S Exclusive 5p.	2.0	G	A6	192	**134.950**
Cooper S Top 3p	2.0	G	A6	192	**150.500**
Cooper S Exclusive 3 P	2.0	G	A6	192	**128 950**
Cooper S Top 5p	2.0	G	A6	192	**156 500**
Cooper S C ubman Exclusive	2.0	G	A8	192	**152.950**
Cooper S Cabrio	2.0	G	A6	192	**165 500**
Cooper S C ubman Top	2.0	G	A8	192	**179 950**
Cooper S Serie Especial	2.0	G	A6	192	**149.950**
John Cooper Works 3p	2.0	G	A6	231	**172.950**
JCW Countryman ALL4	2.0	G	A8	231	**213.950**
Cooper Countryman	1.5	G	A8	136	**146.950**
Cooper Countryman S	2.0	G	A8	192	**167.950**

QUAL CARRO COMPRAR
Hatch compacto premium

Cooper Countryman S ALL4	2.0	G	A8	192	**192.950**

[illegible]

ASX 2WD	2.0	F	CVT	170	**102.490**
ASX Outdoor	2.0	F	CVT	170	**106.990**
ASX AWD	2.0	F	CVT	170	**119.490**
ASX S AWD	2.0	F	CVT	160	**122.990**
L200 Triton GL	3.2	D	M5	180	**108.990**
L200 Triton GLX	3.2	D	M5	180	**114.990**
L200 Triton	3.5	F	A5	180	**129.990**
L200 Triton Sport GLS	2.4	D	M6	190	**131.990**
L200 Triton Outdoor	3.2	D	A5	180	**133.990**
L200 Triton	3.2	D	M5	180	**137.990**
L200 Triton Savana	3.2	D	M5	180	**138.990**
L200 Triton Savana	3.2	D	A5	180	**146.990**
L200 Triton	3.2	D	A5	180	**149.990**
L200 Triton Sport HPE	2.4	D	A5	190	**154.990**
L200 Triton Sport HPE Top	2.4	D	A5	190	**174.990**
Lancer HL	2.0	G	CVT	160	**79.990**
Lancer HLE	2.0	G	CVT	160	**92.990**
Lancer GT	2.0	G	CVT	160	**88.190**
Outlander Gasolina	2.0	G	CVT	160	**144.990**
Outlander	3.0	G	A6	240	**162.990**
Outlander GT Full Technology Pack	3.0	G	A6	240	**184.990**
Outlander	2.2	D	A6	165	**181.990**
Outlander Comfort	2.0	G	CVT	160	**151.990**
Outlander Diesel	2.2	D	A6	165	**205.990**
Pajero Outdoor	3.2	D	A5	180	**165.990**
Pajero HPE	3.5	F	A4	205	**165.990**
Pajero HPE	3.2	D	A5	180	**194.990**
Pajero Full HPE 3p 4x4	3.8	G	A5	250	**197.990**
Pajero Full HPE 3p 4x4	3.2	D	A5	200	**214.990**
Pajero Full HPE 4x4	3.8	G	A5	250	**227.990**
Pajero Full HPE 4x4	3.2	D	A5	200	**248.990**

NISSAN

Frontier LE 4x4	2.3	D	A7	190	**166.700**
Kicks S	1.6	F	M5	114	**71.990**
Kicks S	1.6	F	CVT	114	**80.490**
Kicks SV	1.6	F	CVT	114	**86.990**
Kicks SL	1.6	F	CVT	114	**95.990**
March S	1.0	F	M5	74	**44.490**
March SV	1.0	F	M5	74	**46.490**
March S	1.6	F	M5	111	**47.990**
March SV	1.6	F	M5	111	**50.990**
March SL	1.6	F	M5	111	**54.990**
March SV	1.6	F	CVT	111	**56.990**
March SL	1.6	F	CVT	111	**60.990**
Sentra S	2.0	F	CVT	111	**82.900**
Sentra SV	2.0	F	CVT	140	**90.900**
Sentra SL	2.0	F	CVT	140	**103.900**
Versa S	1.0	F	M5	77	**50.490**
Versa	1.0	F	M5	77	**48.490**
Versa S	1.6	F	M5	111	**53.490**
Versa SV	1.6	F	M5	111	**56.490**
Versa SV	1.6	F	CVT	111	**61.490**
Versa SL	1.6	F	M5	111	**63.490**
Versa SL	1.6	F	CVT	111	**67.490**
Versa Unique	1.6	F	CVT	111	**68.840**

PEUGEOT

208 Active BVM	1.2	F	M5	90	**52.990**
208 Active Pack	1.2	F	M5	90	**55.990**
208 Allure BVM	1.2	F	M5	90	**60.290**
208 Sport BVM	1.6	F	M5	122	**64.490**
208 Allure BVA	1.6	F	A6	122	**65.990**
208 Urbantech BVA	1.6	F	A6	118	**74.490**
208 Griffe BVA	1.6	F	A6	122	**70.490**
208 GT	1.6	F	M6	173	**84.490**
308 Griffe THP	1.6	D	A6	173	**84.990**
308 Business THP	1.6	F	A6	173	**69.990**
308 Griffe THP Roland Garros	1.6	F	A6	173	**87.990**
408 Business THP	1.6	F	A6	173	**69.990**
408 Griffe THP	1.6	F	A6	173	**84.990**
408 Griffe THP Roland Garros	1.6	F	A6	173	**87.990**
2008 Allure BVM	1.6	F	M5	122	**72.990**
2008 Allure BVA	1.6	F	A6	122	**78.590**
2008 Crossway BVA	1.6	F	A6	118	**87.190**
2008 Griffe THP	1.6	F	M6	173	**89.990**
2008 Griffe BVA	1.6	F	A6	122	**85.190**
2008 Griffe THP	1.6	G	A6	165	**142.990**

[illegible]

718 Boxter	2.0	G	AT7	300	**374.000**
718 Boxter S	2.5	G	AT7	350	**473.000**
718 Cayman	2.0	G	A7	350	**352.000**
718 Cayman S	2.5	G	A7	350	**453.000**
911 Carrera	3.0	G	AT7	370	**516.000**
911 Carrera 4	3.0	G	AT7	370	**550.000**
911 Carrera 4 Cabriolet	3.0	G	AT7	370	**598.000**
911 Carrera 4 GTS	3.0	G	AT7	450	**728.000**
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3.0	G	AT7	450	**770.000**
911 Carrera 4S	3.0	G	AT7	420	**697.000**
911 Carrera Cabriolet	3.0	G	AT7	370	**564.000**
911 Carrera 4S Cabriolet	3.0	G	AT7	420	**742.000**
911 Carrera GTS	3.0	G	AT7	450	**694.000**
911 Carrera GTS Cabriolet	3.0	G	AT7	450	**736.000**
911 Carrera S	3.0	G	AT7	420	**663.000**
911 Carrera S Cabriolet	3.0	G	AT7	420	**708.000**
911 Targa 4	3.0	G	AT7	370	**598.000**
911 Targa 4S	3.0	G	AT7	420	**742.000**
911 Targa 4 GTS	3.0	G	AT7	450	**770.000**
911 Turbo	3.8	G	AT7	540	**1.024.000**
911 Turbo Cabriolet	3.8	G	AT7	540	**1.072.000**
911 Turbo S	3.8	G	AT7	580	**1.260.000**
911 Turbo S Cabriolet	3.8	G	AT7	580	**1.304.000**
Cayenne	3.6	G	A8	300	**399.000**
Cayenne Platinum Edition	3.6	G	A8	300	**389.000**
Cayenne GTS	3.6	G	A8	440	**619.000**
Cayenne S	3.6	G	A8	420	**505.000**
Cayenne S E Hybrid Platinum Edition	3.0	H	A8	416	**420.000**
Cayenne Turbo	4.8	G	A8	500	**728.000**
Macan	2.0	G	AT7	252	**344.000**
Macan S	3.0	G	A7	340	**431.000**
Macan GTS	3.0	G	A7	360	**491.000**
Macan Turbo	3.6	G	A7	400	**547.000**
Panamera	3.0	G	A7	330	**559.000**
Panamera 4	3.0	G	A8	330	**581.000**
Panamera 4 Executive	3.0	G	A8	330	**612.000**
Panamera 4 Sport Turismo	3.0	G	A8	334	**593.000**
Panamera 4 S Sport turismo	2.9	G	A8	446	**770.000**
Panamera 4S	3.0	G	A8	440	**758.000**
Panamera 4S Executive	3.0	G	A8	440	**807.000**
Panamera Turbo Sport Turismo	4.0	G	A8	550	**988.000**
Panamera Turbo Executive	4.0	G	A8	550	**1.005.000**
Panamera Turbo	4.0	G	A8	550	**981.000**

RAM

2500 Laramie	6.7	G	A6	330	**261.990**

RENAULT

Captur Zen	1.6	F	M5	120	**80.450**
Captur Intense	2.0	F	A4	148	**93.650**
Captur Zen	1.6	F	CVT	120	**86.450**
Captur Intense	1.6	F	CVT	120	**89.950**
Duster Expression	1.6	F	M5	120	**69.490**
Duster Expression	1.6	F	CVT	120	**76.990**
Duster Dynamique	1.6	F	M5	120	**74.990**
Duster Dynamique	2.0	F	M6	148	**85.790**
Duster Dynamique	1.6	F	CVT	120	**80.490**
Duster Dynamique	2.0	F	A6	148	**86.740**
Duster Dynamique 4x4	2.0	F	M6	148	**88.290**
Duster Dakar I SCe	1.6	F	M6	120	**75.590**
Duster Dakar I.	2.0	F	A6	148	**86.390**
Duster Dakar I. 4x4	2.0	F	M6	148	**88.890**
Duster Oroch Expression	1.6	F	M5	115	**73.550**
Duster Oroch Dynamique	1.6	F	M5	115	**78.050**
Duster Oroch Dynamique	2.0	F	M6	148	**82.250**
Duster Oroch Dynamique Automático	2.0	F	A4	148	**84.250**
Fluence Dynamique Plus	2.0	F	CVT	143	**99.850**
Fluence Privilège	2.0	F	CVT	143	**108.850**
Kwid Intense	1.0	F	M5	70	**39.990**
Kwid Life	1.0	F	M5	70	**29.990**
Kwid Zen	1.0	F	M5	70	**35.390**
Logan Authentique	1.0	F	M5	80	**45.180**
Logan Expression	1.0	F	M5	80	**48.650**
Logan Expression	1.6	F	M5	106	**54.670**
Logan Dynamique	1.6	F	M5	106	**58.730**
Sandero Authentique	1.0	F	M5	82	**43.430**
Sandero Expression	1.0	F	M5	82	**47.040**
Sandero Vibe	1.0	F	M5	82	**49.250**
Sandero Expression	1.6	F	M5	118	**52.220**
Sandero GT Line	1.6	F	M5	118	**57.020**
Sandero Stepway Expression	1.6	F	M6	118	**58.430**

Sandero Stepway	1.6	F	M5	118	**61.490**
Sandero RS Racing Spirit	2.0	F	M6	150	**66 600**
Sandero R S	2.0	F	M6	150	**63.600**

Ghost Series II	6.6	G	A8	570	**3.750.000**
Wraith	6.6	G	A8	632	**3.950.000**

XV	2.0	G	CVT	155	**118.900**
Forester S	2.0	G	CVT	150	**131.900**
Forester XT	2.0	G	CVT	240	**159.600**
Legacy R	3.6	G	CVT	256	**137.600**
WRX	2.0	G	CVT	270	**142.700**
WRX STI	2.5	G	M6	310	**210 900**
Outback	3.6	G	CVT	256	**186 500**

Jimny 4All	1.3	G	M5	85	**68 890**
Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	**67.490**
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	**76 690**
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85	**75 290**
S Cross 4You 2WD	1.4	G	A6	120	**95 990**
S Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	**109 990**
S Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120	**115 990**
Vitara 4All 2WD GL	1.6	G	M5	126	**79 590**
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	**85.590**
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	**94 990**
Vitara 4You AllGrip	1.6	G	A6	126	**99 990**
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146	**109.490**
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	**114.990**

Camry XLE	3.5	G	A6	277	**204.990**
Corolla GLi	1.8	F	CVT	144	**69 990**
Corolla GLi Upper	1.8	F	CVT	144	**92 690**
Corolla XEi	2.0	F	CVT	154	**104.850**
Corolla XRS	2.0	F	CVT	154	**110 390**
Corolla Altis	2.0	F	CVT	154	**117.900**

Etios X	1.3	F	M6	107	**46 880**
Etios X	1.3	F	A4	107	**51.870**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**52 180**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**57.170**
Etios Ready	1.5	F	A4	107	**61 030**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**62.650**
Etios Cross	1.5	F	A4	107	**65 606**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**66.320**
Etios X	1.5	F	M6	107	**51.670**
Etios XS	1.5	F	M6	107	**55.000**
Etios X	1.5	F	A4	107	**56.650**
Etios XS	1.5	F	A4	107	**60.000**
Etios XLS	1.5	F	A4	107	**65 500**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107	**69.780**
Hilux CD SR	2.7	F	A6	163	**115.000**
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177	**119.550**
Hilux CS 4x4	2.8	D	M6	177	**123.520**
Hilux CD SRV	2.7	F	A6	163	**124.380**
Hilux SR 4X2 CD	2.7	F	M5	163	**108 990**
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163	**135 090**
Hilux CD SR 4x4	2.8	D	A6	177	**161 990**
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	**171.260**
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	**193.270**
Prius	1.8	H	CVT	123	**126 600**
RAV 4 TOP	2.0	G	CVT	145	**159.290**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	**152 090**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163	**165.640**
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163	**171.140**
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**247 160**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	**252.790**
SW4 SRV 4X2 7 lugares	2.7	F	A6	163	**178 990**

T4	3.2	D	M6	200	**128.994**

Amarok CS S 4x4 2p.	2.0	D	M6	140	**116.490**
Amarok CD S 4x4	2.0	D	M6	140	**131.590**
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	**139 990**
Amarok CD Trendline 4x4	2.0	D	A8	180	**154.990**
Amarok CD Highline 4x4	2.0	D	A8	180	**169 990**

QUAL CARRO COMPRAR

Hatch médio premium

NOVIDADES NAS LOJAS

CONFIRA AS MOVIMENTAÇÕES DE LANÇAMENTOS DO MÊS E ANÚNCIOS DAS MARCAS

DIOGO DE OLIVEIRA E MICHELLE FERREIRA

HYUNDAI

Creta Sport

Chega no mercado uma nova versão para o Hyundai Creta com visual esportivo. A configuração batizada de Sport custa R$ 95 mil e traz o motor 2.0 flex de 166 cv associado ao câmbio automático de seis marchas. Sem ajustes mecânicos para melhor desempenho, seu diferencial são as rodas de liga-leve diamantadas de 17 polegadas, o spoiler pintado de preto brilhante, luzes diurnas de leds com máscaras negras nos faróis e cabine com revestimento preto no teto. A grade dianteira, as barras de teto longitudinais, os retrovisores e os para-choques dianteiro e traseiro também receberam acabamento na cor preta.

Subaru Forester L

Até então vendido em duas versões, o Forester ganhou a opção de entrada "L", ao preço de R$ 118 990. A versão mais barata do SUV japonês usa o motor 2.0 16V boxer a gasolina de 150 cv de potência e 20,2 kgfm de torque associado ao câmbio automático CVT e com tração integral. Como destaque, a novidade oferece ar-condicionado digital duas zonas, rodas de liga leve aro 18, tela sensível ao toque de 6,2 polegadas, seis airbags e câmera de ré

DIVULGAÇÃO

Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180	**179.990**
CrossFox	1.6	F	M6	104	**72.080**
Fox Connect	1.6	F	M5	104	**54.750**
Fox Connect Motion	1.6	F	AT5	104	**58.150**
Fox XTreme	1.6	F	M5	104	**57.760**
Fusca TSI DSG	2.0	G	AT6	211	**124.700**
Gol Trendline	1.0	F	M5	76	**42.990**
Gol Track	1.0	F	M5	82	**45.590**
Gol Trendline	1.6	F	M5	104	**48.390**
Gol Comfortline	1.6	F	M5	104	**51.050**
Gol Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**54.450**
Golf TSI Comfortline	1.0	F	M6	125	**77.247**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	M5	120	**78.130**
Golf MSI Comfortline	1.6	F	A6	120	**83.530**
Golf TSI Highline	1.4	F	M6	150	**101.960**
Golf TSI Highline DSG	1.4	F	A6	150	**107.600**
Golf GTI DSG	2.0	G	AT6	220	**132.250**
Golf Variant Comfortline	1.4	F	A6	150	**97.020**
Golf Variant Highline TSI	1.4	F	A6	150	**107.980**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	M6	150	**80.741**
Jetta Trendline TSI	1.4	G	A6	150	**86.431**
Jetta TSI Comfortline	1.4	F	A6	150	**94.190**
Jetta Highline DSG	2.0	G	A6	211	**108.600**
Passat Comfortline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**164.890**
Passat Highline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	**165.990**
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	**47.490**
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	**58.790**
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	**59.290**
Saveiro CD Trendline	1.6	F	M5	104	**67.030**
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104	**69.090**
Saveiro Pepper Cabine Estendida	1.6	F	M5	104	**68.490**
Saveiro Pepper CD	1.6	F	M5	104	**71.790**
Saveiro CE Cross 2p.	1.6	F	M5	120	**75.790**
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	**78.990**
SpaceFox Trendline	1.6	F	M5	104	**59.160**
SpaceFox Trendline I-motion	1.6	F	AT5	104	**62.560**
Tiguan TSI	1.4	G	AT6	150	**128.270**
Touareg V6 4x4	3.6	G	A8	280	**337.630**
Touareg V8 4x4	4.2	G	A8	360	**402.744**
up! Up! Pepper TSI	1.0	F	M5	105	**58.090**
up! Take	1.0	F	M5	82	**37.990**
up! Move	1.0	F	M5	82	**49.290**
up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82	**51.690**
up! Move TSI	1.0	F	M5	105	**54.620**
up! Cross	1.0	F	M5	82	**57.590**
up! High TSI	1.0	F	M5	105	**58.090**
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82	**49.990**
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82	**52.990**
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	**53.750**
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104	**55.070**
Voyage Highline	1.6	F	M5	104	**58.150**
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	**58.470**
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	**61.550**
Novo Polo	1.0	F	M5	84	**49.990**
Novo Polo MSI	1.6	F	M5	117	**54.990**
Novo Polo Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**65.190**
Novo Polo Highline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**69.190**
Novo Polo	1.0	F	M5	84	**49.990**
Novo Polo MSI	1.6	F	M5	117	**54.990**
Novo Polo Comfortline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**65.190**
Novo Polo Highline 200 TSI	1.0	F	A6	128	**69.190**

QUAL COMPRAR 2017 — Golf Variant Comfortline, Golf Variant Highline TSI

Perua premium

VOLVO

V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	**137.950**
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	**155.950**
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190	**165.950**
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A8	190	**170.950**
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**175.950**
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190	**180.950**
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245	**190.950**
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	**164.950**
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	**178.950**
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**243.950**
S60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	**159.950**
S60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	**173.950**
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	**238.950**
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	**239.950**
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	**269.950**
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245	**259.950**
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	**366.950**
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	**479.950**
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	407	**479.950**
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	**537.950**
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	**419.950**
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	**426.950**

MINI COOPER

Countryman John Cooper Works

A versão mais potente do Mini Countryman está nas concessionárias ao preço de R$ 213.950. O SUV traz um vitaminado 2.0 quatro cilindros turbo com 231 cv de potência e 35,6 kgfm de torque. O câmbio Steptronic possui oito marchas e a velocidade máxima atinge os 234 km/h. Trata-se do motor mais potente já instalado em um modelo da marca inglesa. O zero a 100 km/h leva 6,5 segundos. O JCW tem tração integral, suspensão esportiva, rodas de liga leve aro 18, freios Brembo, além de uma cabine desenvolvida especialmente para a configuração.

VOLKSWAGEN

Golf Comfortline 1.6 MSI

A Volkswagen retirou do seu site oficial o Golf na versão Comfortline 1.6 MSI, lançado no início de 2016. Na época, a configuração já havia causado estranheza, já que não oferecia a esportividade que se esperava do hatch. Meses depois, perdeu ainda mais o sentido de existir quando estreou o Comfortline 1.0 TSI. Este rende 125 cv de potência e 20,4 kgfm de torque a 2 mil giros, enquanto o 1.6 16V entregava 120 cv e 16,8 kgfm a 4.000 rpm (etanol). A diferença no zero a 100 km/h é razoável: 9,7 segundos no turbo e 10,4 s no aspirado. Uma versão que não deve deixar saudade.

O AMOR QUE TU ME TINHAS

A INDÚSTRIA FALA EM RETRIBUIR O AFETO DAS PESSOAS PELOS CARROS, MAS PRECISA TAMBÉM OLHAR PARA O AMBIENTE

MARCUS VINICIUS GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

A indústria automobilística sabe que vive uma revolução. Executivos da Toyota, falando à imprensa internacional às vésperas do 45º Salão de Tóquio, declaram não haver mais volta. Mais adiante, a apresentação lembra do "amor" das pessoas pelo automóvel, exibe um filme curto e emotivo, e afirma que Aisha, carro amado, mais do que uma máquina, é um parceiro.

"É como se tivesse chegado a hora de retribuir toda a paixão dedicada ao carro", diz Okabe Makoto, de planejamento de eletrônicos, sobre o Concept i da Toyota, que "cuida" do motorista. Por meio do monitoramento das emoções pela expressão do condutor, linguagem corporal e tom da voz, o sistema recorre à inteligência artificial para, por exemplo, resgatar uma música, um momento especialmente brilhante do seu time de preferência, para melhorar seu humor.

Admirável, mas há muito espaço ainda para a indústria retribuir todo o afeto da sociedade por seus produtos. Um tema em pauta é a rapidez ganha pela eletrificação nos últimos anos. Puxadas pelo mercado chinês, as vendas de veículos elétricos cresceram 60% em 2016. Hoje, o número de unidades circulando no mundo supera 2 milhões.

Mas pergunte sobre o impacto ambiental da produção de um carro elétrico, ou o destino final de suas baterias, e espere por uma resposta vaga, meras referências a "estudos" e "parcerias com empresas que desenvolvem soluções".

Dirigir um carro elétrico é fascinante. Aceleração instantânea e silenciosa, ausência de vibração, emissão de gases e cano de escapamento. Mas é preciso ter respostas claras às implicações dessa tecnologia. A reciclagem de baterias que começam a sair de uso ainda é mínima. Metais preciosos como cobalto e níquel podem ser reaproveitados com relativa facilidade, mas a extração do lítio do subproduto resultante envolve processos mais caros. E assim funciona a economia da reciclagem: latinhas de cerveja e refrigerante têm valor comercial; já potes de iogurte, bandejas de isopor e pacotes de salgadinho, não. Problema nosso e das prefeituras o que fazer com isso.

Seja qual for a solução – ou soluções – a relação do carro com a sociedade hoje é muito diferente do que foi ao longo do século passado. Há 130 anos, a indústria automobilística começou a apresentar seus produtos, trouxe novas opções para a economia e a mobilidade, mas deixou para depois resolver questões como o impacto ambiental da produção, uso e descarte do automóvel. Respondeu depois que passou a ser cobrada por legislações mais ou menos exigentes. Entre as respostas, o avanço dos veículos híbridos e elétricos.

Bom mesmo que o carro – e sua indústria – comece a retribuir todo o afeto que boa parte da humanidade devota a ele. Só não pode demorar outro século para que, como na antiga canção de roda, o amor não seja pouco e não se acabe.

PAOLA HIROKI

GREY Brasil

VOLVO

O CARRO QUE MUDOU PARA VOCÊ MUDAR.

Pense em dirigibilidade com conforto. Este é o novo Volvo XC60. Desenhado e construído com atitude escandinava, o novo XC60 foi pensado para quem sabe apreciar o novo e quer desempenho e modernidade em todos os caminhos.

NOVO XC60. OUR IDEA OF LUXURY.

VENDAS ESPECIAIS PARA PCD.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

volvocars.com.br /volvocarbr

AS GRANDES EMOÇÕES FICAM PRO FINAL. E PARA ISSO TEM QUE TER ENERGIA DE SOBRA.

BATERIAS JÚPITER, A ENERGIA QUE FAZ GABRIEL CASAGRANDE VOAR BAIXO EM INTERLAGOS.

Acompanhe Gabriel Casagrande em mais este show do automobilismo no dia 10/12.

bateriasjupiter.com.br
/BateriasJupiter
@BateriasJupiter

Júpiter
BATERIAS